

Landskapsarkitektur i järnvägslandskap

Platsernas förändring i historiskt perspektiv

Johan Bergkvist

Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Uppsala

Licentiate thesis

Swedish University of Agricultural Sciences

Uppsala 2013

ISBN 978-91-86197-09-4
© 2013 Johan Bergkvist, Uppsala
Tryck: SLU Service/Repro, Uppsala 2013

Sammanfattning

Järnvägens organisation för skötsel av den yttre miljön utvecklades redan i början av 1970-talet. Järnvägsparkar och andra planteringar togs bort eller förenklades för att minska skötselbehovet. Banverket bildades 1988 med uppgift att förvalta och utveckla statens spåranläggningar. Det nya verket övertog då också en stor mängd tidigare välvårdad park- och trädgårdskultur, med redan då tämligen eftersatt skötsel. Den svenska järnvägssektorn har därefter, liksom många andra europeiska järnvägsorganisationer, genomfört omfattande förändringar för att göra verksamheten effektivare och mer ekonomiskt bärkraftig. Detta har skett genom teknisk utveckling, fortsatta rationaliseringar och avregleringar. Samtidigt som allt detta skett har järnvägens fysiska miljöer, med sin tidigare så förebildliga arkitektur och trädgårdskonst, hamnat i skymundan.

Avhandlingen huvudfrågor är hur den pågående fysiska omvandlingen av järnvägsmiljöerna kan beskrivas och kategoriseras och hur värden i arkitektur och trädgårdskonst kan tillvaratas. En stor mängd av järnvägens stationer och andra järnvägsmiljöer har besökts och dokumenterats under denna tid. Ett snävare urval har sedan legat till grund för en flerfallstudie där de fysiska förändringsprocesserna studerats på ett systematiskt sätt. Förändringen av de undersökta miljöerna följer med små variationer samma mönster överallt. De karakteriseras av förskjutningar i olika riktningar, även vertikala när spårens höjdläge förändras. Tillkommande eller utbytta funktioner och strukturer överlagrar ofta de gamla. Samtliga studerade järnvägsmiljöer har också reducerats i förhållande till sin ursprungliga utbredning. Spår och fragment från olika generationers anläggningar är ofta synliga i den omgivande miljön; igenväxande och ibland i rent förfall.

Olika teoretiska perspektiv har använts för att diskutera hur järnvägsmiljöernas förändring kan beskrivas och tolkas. Slutligen diskuteras vilket värde järnvägens kulturarv har i den förnyelse- och omvandlingsprocess som pågår och om det är möjligt att se den historiska järnvägens materiella och immateriella kulturarv inte bara som en kostnad och ett problem utan också som resurs i ett hållbarhetsperspektiv. Avhandlingen vill fästa uppmärksamheten på dessa materiella och immateriella värden och de argument som finns för att integrera och återbruka dem i den pågående fysiska omvandlingen av järnvägssystemet.

Abstract in English

The Railway organization for gardening was discontinued in the early 1970s. Railway Parks and other plantings were removed or simplified to reduce maintenance. Banverket (Swedish National Railway Administration) was founded 1988 in order to manage and develop the Swedish Railway system. The new administration also took over a large amount of previously well-tended Parks and gardens with already relatively neglected maintenance. The Swedish rail sector, like many other European railway organizations, made extensive changes to make the business more efficient and economically viable. This has been achieved through technological progress, further rationalization and liberalization. Simultaneously the former exemplary architecture and landscape architecture have declined and been increasingly neglected.

The main tasks for this thesis are how the physical transformation can be described and categorized and how values created by architecture and landscape architecture can be secured. A large number of railway stations and other railway environments have been visited and documented during this time. A narrower selection has been the base for a multi-case study where the physical processes of change are studied in a systematic way. The changes of the explored environments are with slight variations similar everywhere. They are characterized by shifts in different directions, including vertical when track elevation changes. Additional functions and structures superimpose often the old ones. All the studied railway environments have been reduced relative to its original distribution. Tracks and fragments from historical layers are often visible in the surrounding environment; overgrown and in various stages of dereliction.

Different theoretical perspectives have been used to discuss different possibilities of description and interpretation. A number of outstanding issues are finally discussed. For example to what extent the cultural heritage can be seen as a resource in the ongoing renewal and sustainable transformation of the Swedish railway system instead of a problem. This thesis draws attention to the material and immaterial heritage of the railway system and argues for the integration and re-use of those values in the ongoing physical transformation.

Innehåll

| | |
|--|----|
| Vinjett | 9 |
| 1. Bakgrund | 13 |
| Förförståelse och personliga utgångspunkter | 13 |
| Järnvägspolitik och fysisk miljö | 19 |
| Litteratur och forskning om järnvägsmiljöer | 23 |
| Annan viktigare litteratur och forskning | 26 |
| 2. Teori och metod | 31 |
| Använda begrepp | 31 |
| Järnvägsmiljöers kulturvärden | 31 |
| Teoretiska perspektiv | 33 |
| Postindustriell landskapsarkitektur | 34 |
| Urban Woodlands - Biologi och miljöproblem | 35 |
| Järnvägens plats i det offentliga | 38 |
| Sociala fällor och tillitsproblem | 39 |
| Ruiner och förfall | 40 |
| Metod | 42 |
| Urval | 43 |
| Kategorier | 44 |
| Slutligt urval | 45 |
| Järnvägsintresse och källkritik | 46 |
| Dokument- och bildstudier | 48 |
| Kritiska reflexioner kring bildmaterialet | 49 |
| Intervjuer och samtal | 50 |
| 3. Järnvägs kulturer – en historisk återblick | 51 |
| Ordning och struktur | 52 |
| Ordning, lust och nytta | 53 |
| Kvinnokraft utan uniform | 54 |
| Privatbanornas parker och trädgårdar | 56 |
| Sjöbeck och Cederpalm | 60 |
| Reuterswärd – guldålder och rationaliseringar | 62 |

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 4. Fallstudier | 67 |
| Kategorier | 67 |
| Fall 1. | 72 |
| Hagström - nerlagd men använd plats | 72 |
| Historik | 72 |
| Dagens järnvägsmiljö | 74 |
| Fall 2 | 76 |
| Örbyhus. "Inramat förfall" | 76 |
| Historik | 76 |
| Fall 3 | 79 |
| Heby. I väntan på upprättelse. | 79 |
| Historik | 79 |
| Den historiska anläggningen | 79 |
| Analys av järnvägsplatsen | 80 |
| 5. Slutdiskussion | 85 |
| Omtolkning och nytt tänkande | 88 |
| Källor och litteratur | 93 |
| Bilder | 101 |

Vinjett

Om man kör länsvägen som passerar Åmot i riktning mot Svartnäs och vidare mot Svärdsjö så finns en liten avtagsväg till vänster, en gul skylt anger att det är 6 km till Björnmossen. Lite tidigare har vi passerat Jädraås där järnvägmuseiföreningen denna söndag kör tåg fram och tillbaka mellan Jädraås och Tallås stationer. Museijärnvägen är sedan många år en levande del av traktens besöksnäring. Den gamla smalspåriga järnvägen mellan Norrsundet och Linghed¹, den så kallade ”kråkbanan”, har idag ingen kontakt med det övriga järnvägsnätet utan lever sitt stillsamma liv mitt i skogen och de små loken tuffar och frustar fram och tillbaka på några få bevarade kilometer räls. Spåret ligger på en ganska slät tallhed där det är lätt att ta sig fram och där kommunikation skett under lång tid. Det är ett sista stycke lättframkomlig terräng innan den blockiga och kuperade finnskogen tar vid mot norr och väster. Spåret är uppbrutet och banvallen försvinner tom och halvt igenvuxen rakt in i myrland och barrskog. Banvallen fortsätter förbi Svartbäckens station, en station utan spår, vidare genom myr och skog där rester av den tidigare verksamheten kan skönjas, ibland bara anas.

Vi tar genvägen från Svartnäsvägen upp mot Stora Björnmossen. Det är minnet av en gammal bild som lockar, en bild med en liten byggnad, full med reklamskyltar. Stora Björnmossens station.



Bild 1. Stora Björnmossens efemära närvaro.

¹ Dala-Ockelbo Norrsundets Järnväg (DONJ)

Det tar ett tag att finna platsen, vi kommer dit sent och hittar så småningom den rätta raksträckan och den smala vidgning som antyder läget för den smala och grånade träperrong som jag kommer ihåg från ett tidigare besök. Helt nyligen trodde jag, men kanske var det 20 år sedan - trots allt. Den är i alla fall borta och platsen där den lilla stationsbyggnaden stått är bevuxen med träd. Här har folk stått och väntat på tåget, mot Ockelbo och stora världen så sent som 1959, när persontrafiken upphörde. Jag kan inte riktigt bestämma mig för om förändringen gått fort eller långsamt. Stadiet av förfall är också passerat, här finns bara kvar något som påminner om vilken skogsbilväg som helst, halvt igenvuxen. Den här slutar dock inte i en vändplan utan fortsätter mot Dalarna.

Skogen är öde och tyst. Gubbarna som förr åkte moped mellan skogstjärnarna med mjärddar på pakethållarna är försvunna. Det var mycket länge sedan någon satt på den grovt tillyxade och grånade bänken vid Vansatta tjärn. Urtidens rövare och fredlösa syns inte till och inte heller senare tiders skogsfinnar. Spåren har bleknat eller håller på att blekna bort och skogens platser producerar inte längre någon historia. "Ödmården" lever slutligen upp till sitt dramatiskt klingande namn. Här är verkligen öde. Skogen har blivit ett produktions- och sommarstugelandskap där utvalda punkter i det tidigare skogs- och järnmalmsbaserade näringen utgör besöksattraktioner med tillrättalagd och färdigskriven historia, en ekonomisk intervention av det kulturella landskapet, om än i blygsam skala.

Skogen är sin egen lågintensiva och (åtminstone delvis) industriella ruin. Spåren av järnvägsspår är ett industriellt fragment i landskapet men inte med den urbana miljöns snabbhet och anspråk på att återta platsen till välordnad och lönsam verksamhet. Banvallen ligger där den ligger och bleknar sakta bort tillsammans med gamla fångstgropar, senare tiders tjärdalar, kolbottnar, rester av bäckflottning, förvägar och andra mer svårtydda spår. Tjärfabriken bort mot Kungsberg är en väl dold och svårbegriplig industriell ruin där den ligger, omgiven av skog och myrar. Den hör till de skogs- och landsbygdens platser som förfaller och försvinner spårlöst, högvilt för ruinspårare och utforskare av överblivna industriella miljöer. Hyttan och smedjan i Jädraås är sedan länge konserverade och omförpackade till vackra men lågmälda inslag i järnrikets kulturturistiska infrastruktur, mer besläktade med antikens ruiner än med den senare industrialismens överblivna och förbrukade miljöer.



Bild 2. Tjärfabriken.

Strax intill verkar järnvägsentusiasterna obekymrade om gamla industriers och järnvägsmiljöers mer djupgående filosofiska, planeringsteoretiska eller estetiska roll i det postindustriella samhället. Roligt verkar de dock ha, liksom de som löser biljett och åker med genom skogen. Själv står jag kvar och funderar på vad som egentligen händer när saker försvinner av sig själva eller när vi tar bort dem. Hur hänger platser ihop med sin historia och med våra minnen? Vad är det som skapar mening och sammanhang? Vad återstår av en järnväg när spåren är borta och spelar det egentligen någon roll? Hur ska man tänka om vårt svenska järnvägssystem som idag har ett stort "obestämbart mellanrum" mellan nytt och gammalt, mellan lönsamt och olönsamt, och varför verkar det vara så svårt att hitta kreativa sätt att återanvända sådana miljöer?

Museijärnvägar, med alla sina verksamheter, utspelar sig i en alldeles speciell verklighet där lekfullhet är tillåtet men ofta utövas med djupt allvar. För min egen del fanns dessa tidiga iakttagelser av museijärnvägarnas allvarliga lekar någonstans i minnet när jag 1993 började på Banverket. Trots ganska många års konsulterfarenhet från landskapsarkitekturens allmänpraktik så var jag novis på det järnvägstekniska området, vilket järnvägare av den äldre stammen gärna påpekade. Vi som var nya skickades på den tekniska grundkursen i järnvägsteknik, för att åtminstone hjälpligt begripa hur de olika tekniska systemen (banan, elförsörjningen, signalsystemet och telesystemet) hängde ihop och samverkade till den helhet som enligt definitionen utgör järnvägen. Det landskap som denna järnväg helt uppenbart fanns i var den faktor som i minst grad engagerade de tekniker och ingenjörer som var djupt upptagna med att planera, projektera och bygga järnvägar. Järnvägsritningar var på den tiden ofta ett svart streck på ett vitt papper, som om den faktiskt saknade omgivande landskap. Detta var förvånande då det uppenbarligen pågick en mycket omfattande, genomgripande oftast mycket storskalig landskapspåverkande verksamhet. Banverket hade (1988) bildats ur SJ:s banavdelning och med starkt tekniskt fokus. Mycket av tidigare kunskaper och yrkeskultur hade försvunnit redan då trädgårdsorganisationen lades ner 1972. Mer försvann i mitten av 1980-talet då SJ:s arkitektbyrå lades ner. Att fråga efter äldre trädgårdsritningar var också meningslöst eftersom någon passat på att slänga dessa när Banverket bildades 1988 (de har inte återfunnits trots många eftersökningar). Banverkets prioriteringar omfattade uppenbarligen inte landskapsfrågorna i början och mitten av 90-talet. Eftersatt underhåll hade ackumulerat tekniska brister och behov i sådan omfattning att de trängde undan alla försök att på allvar diskutera förluster av kulturvärden, förvaltningen av det arkitekturhistoriska arvet, behovet av god gestaltning med mera. Samtidigt fanns det på individuell nivå en medvetenhet om att järnvägssystemets vardagslandskap också såg tämligen bedrövligt och nerslitet ut. Jag insåg att känslorna av brist och oförklarade frågor delades med en hel del medarbetare. Både för egen del och för andras fanns alltså skäl att börja fundera på vad det var jag såg och upplevde i dessa miljöer och hur det möjligen skulle kunna förklaras.



Bild 3. Framför stationen i Jädraås sommaren 2007.

1. Bakgrund

Förförståelse och personliga utgångspunkter

Efter några år i järnvägsverksamheten började det bli dags att mer systematiskt försöka beskriva de olika aktiviteter som pågick och vilka mer eller mindre förståeliga följder de hade för den fysiska miljön. För mig framstod ”järnvägssystemet” som det jag såg, det vill säga spår genom städer, samhällen och landskap och en stor mängd stationer av varierande storlek, bangårdar, arbetsområden med tydliga funktioner och till detta också en mängd mer indifferent platser, vanligen inte särskilt väl använda och ofta med upplag av diverse förklarbara och mindre förklarbara föremål. Det svårförklarade bestod främst i att det jag såg inte verkade passa mot den verksamhet som pågick. Platser uppstod vid den tiden i en allt snabbare takt som nya lager på de gamla. Oundvikligen uppstod frågor om det verkligen var så här det var tänkt och så här det skulle se ut? Ju mer som gjordes i form av nya spår, dubbelspår, allmänna tekniska upprustningar, saneringar av gamla spårområden, plankorsningsstängningar, bulleråtgärder och en rad andra tekniska förbättringar desto konstigare och mer svårbegripligt såg det ut, åtminstone med utgångspunkt från behovet av att försöka förstå och söka mening och sammanhang i mötet mellan järnvägen och det omgivande landskapet.

Vid närmare eftertanke så var jag inte heller själv helt säker på vad som var konstigt, det var mest en besvärande och odefinierad känsla av att veta något man inte riktigt kan formulera och att det som händer omkring en möjligen också kan uppfattas och borde kunna förklaras på något annat sätt. Jag blev efterhand mer säker på att de historiska järnvägsmiljöernas arkitektur och resterande spår av parker och trädgårdar och teknikhistoriska värden var hotade och snabbt skulle försvinna utan att frågan diskuterades – eller ens fanns med på dagordningen.

Efter att ha burit på denna känsla av brist och oförklarade frågor under ett antal år så övergick jag så småningom till att både dokumentera, diskutera och försöka förklara vad det var som hände i järnvägens fysiska miljöer. Detta kan ses som ett tecken på ökad frustration men också ökande mognad och förståelse, eller som en ansats till att börja formulera en förförståelse.

Långt senare har jag lärt mig att mina undersökningar av olika fenomen också var ansatser till fallstudier och passade in under ett explikativt angreppssätt som syftar till att förklara och förstå ett fall i sitt sammanhang och inkluderar så många relevanta variabler som möjligt (Johansson 2002) och som ofta tillämpas i fallstudier inom arkitekturområdet. Några järnvägsmiljöer har följt (i vissa fall snarare förföljt) mig under alla år vid järnvägen och också blivit viktiga exempel och referenser, som format viktiga delar av min egen problemförståelse och lagt grunden för ett antal viktiga frågor om dessa fysiska miljöers förändring.

En av dessa är Storvik (mellan Sandviken och Hofors i Gästrikland). Stationen är ett järnvägspalats ritat av Adolf Edelsvärd² i den holländska renässansstil som av SJ:s tredje chefsarkitekt Birger Jonsson beskrevs

² Adolf Edelsvärd (1824-1919), chefsarkitekt vid de statliga järnvägarna i 40 år mellan 1855-1895.

som ”mager billighetsrenässans” (Jonson 1948:63). Den senaste ombyggnaden av stationsområdet genomfördes vid 1990-talets mitt, efter en planeringsprocess som innehöll en hel del krångel och komplikationer, inte minst en besvärlig bullerdiskussion³. Storviksprojektet väckte många frågor om järnvägsplatsens användning. Det Edelsvårdska järnvägspalatset står där än idag, men är inte längre en station utan ett hus vilket som helst. Stationsanläggningen reducerades till en kur av busshållplatstyp på den nya perrong som placerades mitt ute på det gamla bangårdsområdet. Det genomgående huvudspåret, där merparten av tågen går, flyttades i enlighet med tekniska utredningar och med stöd av samhällsekonomiska beräkningar. En smal asfalterad remsa anvisade vägen ut mot kuren, nu belägen mitt på den nya plattformen, och betydligt längre bort än tidigare. Projektet genomfördes och Storviks nya ”design” var ett faktum innan den regionala trafiken åter började expandera i slutet av 90-talet. Storviks tidigare roll som viktig järnvägsknutpunkt var över sedan ca 1970, både genom tekniska rationaliseringar och genom förändringar i trafikering. Däremot så var området strukturellt relativt intakt. Storvik blev och har förblivit ett bra och tidigt exempel på den typiska och generella överblivenhetsproblematik som förstärks när delar av anläggningar blir föremål för åtgärder. Bilden på Storvik med kuren i förgrunden illustrerar spänningsförhållandet mellan nytt och gammalt men visar också upp det konkreta problemet med en mycket stor järnvägsmiljö som inte längre korresponderar med platsens funktion. Stationen var när bilden togs år 2000 ännu stängd och försedd med en lapp på dörren som hänvisade presumtiva biljettköpare till en inte allt för närbelägen kiosk. Kuren, lappen på dörren, omvägen till perrongen och en del andra underliga omständigheter väckte frågor om hur det egentligen var ställt med bakomliggande analyser och givna uppdrag.



Bild 4. Busskur på tågplattform i Storvik med detonerande bombklotter ger associationer åt flera håll.

³ Beskrivningen refererar i huvudsak till min personliga erfarenhet av arbetet och muntliga källor, i första hand dåvarande planeringschefen Thomas Nylund.

Med facit i hand är det lätt att konstatera att en rad frågor inte blev ställda, till exempel hur det skulle se ut och hur detta skulle påverka järnvägens varumärke och goodwill. Stationshuset i Storvik och det gamla vattentornet som också är en del av järnvägsmiljön utgör fortfarande mäktiga landmärken, synliga på långt håll för resenärer på den intelligande europavägen (E 16). Stationshuset fungerar som en kulturell fond för den nya tågtrafiken (Tåg i Bergslagen) som åter tagit fart och expanderar. Stationshuset i Storvik har, liksom många andra stationshus, blivit föremål för lokalt engagemang och räddningsprojekt. Att stationshus och järnvägsmiljö har stor betydelse för den lokala identiteten är uppenbart⁴. Flera andra stationer utmed Bergslagsbanan hade inte samma förutsättningar som Storvik att återta en funktion i järnvägssystemet utan har fortsatt att vara övergivna och i olika stadier av förfall och igenväxning. Hagström strax väster om Gävle är en av dessa som tilldragit sig särskilt intresse, bl.a. som exempel på stadsnatur med viktiga naturvärden men också med nya sociala funktioner.

Ett antal stationsmiljöer utmed Ostkustbanan fångade också intresset; belägna efter en av landets hårdast trafikerade sträckor (Stockholm – Gävle). Fjärde trädgårdsdirektören Enoch Cederpalms trädgårdsomläggningar och trädplanteringar i början av 1930-talet⁵ ger en klar tidsmässig referens till de synliga förändringarna. De tidiga regionalstågstationerna⁶ från början av 1990-talet hade också blivit så gamla att nytt förfall hunnit uppstå. Örbyhus hörde till dessa. En plats där tre tidslager av landskapsarkitektur och trädgårdsutformning fortfarande går att uppfatta. Flera järnvägsmiljöer på Dalabanan mellan Uppsala och Västerås⁷ blev också tidigt viktiga exempel på den generella bristen på hantering av järnvägsmiljöernas rumsliga problematik såväl som dess ofta svårtydda kulturvärden. Järnvägsmiljöerna i Sala, Heby och Morgongåva har i många sammanhang fått representera ”triviala platser”, en typ av miljö där formen uppstår som en följd av tekniska beslut och operationer. Dessa platser har också tydliga tidslager, där miljöerna radas upp och läggs lager på lager men utan att förhållas till varandra. Platserna berättar mycket historia och röjer därmed också en stor oanvänd gestaltningsmöjlighet.



Bild 5. Bangården i Heby används inte men utgör ändå en stor del av det som på platsen uppfattas som järnvägsterritorium. Taggråd används som avgränsning mellan plattform och stationssida.

⁴ <http://www.storvik.se/2010/04/21/storviks-stationshus/> 13-05-01.

⁵ I samband med förstatligandet 1933.

⁶ På sträckan Uppsala-Tierp.

⁷ Färdigställda och återinvigda 2001 efter långa uppehåll utan persontrafik.

Sammanstötningen med dessa och en hel del andra miljöer var omskakande men viktiga för min egen förståelse av järnvägens fysiska miljöproblematik. De är inte heller på något sätt extrema utan snarare typiska.

Vid tiden för Banverkets omorganisation 1997/98 uppfattade jag läget för järnvägens fysiska miljöer som förvirrat och konfliktfyllt. Planering och projekteringar forcerades fram⁸ och markåtkomsten var förutom den ständiga bristen på vissa tekniska specialiteter ett återkommande bekymmer⁹. Banverket kom därför att i stor utsträckning rekrytera ingenjörer och tekniska specialister (och personer med erfarenhet från fastighetsverksamhet) till linjeorganisationen (förvaltarorganisationen), såväl till huvudkontoret i Borlänge som till de olika regionkontoren (Luleå, Gävle, Stockholm, Göteborg och Malmö), framför allt till nyinrättade stödfunktioner för markåtkomst men också inom planeringsenheter och projektorganisationer¹⁰. (Benämningar och former har varierat avsevärt genom åren). Den kultur som uppstod påverkade diskussionen. Genomförandaspekter dominerade och den fysiska dimensionen handlade inte om arkitektoniska kvalitéer utan dominerades av mer praktiska frågor¹¹.

Processuella frågor inom samhällsplaneringen blev också viktiga då de planeringsprocesser som föregick de stora investeringsprojekten tenderade att bli längre, dyrare och mer svårframkomliga än vad någon kunde förutse¹². Här initierades projekt inom Banverket såväl som planeringsforskning med det uttalade syftet att förbättra processerna¹³.

Järnvägsplaneringen under 1990-talet har också beskrivits av Olov Niska (2006) i ”Järnvägen 150 år” under rubriken ”Järnvägsplanering – från Nils Ericson till miljöbalken” och bekräftar i allt väsentligt min egen förförståelse.

Miljökonsekvensbeskrivningar, MKB, blev allt viktigare samtidigt som min egen erfarenhet var att många konsulterande landskapsarkitekter skaffat sig stabila plattformar i projekten som författare av utrednings- och inte minst MKB-texter. Utvecklingen var inte enbart av godo eftersom det också uppstod en sammanblandning av konsekvensbeskrivande och gestaltande verksamhet, omformulerade som miljöåtgärder. Denna sammanblandning av språk och verklighet ledde till den ”MKB-estetik” där betongbroar ofta beskrivits som lätta, tunna och smäckra, oavsett vad som passade¹⁴. Formuleringarna kunde kännas igen från MKB till MKB¹⁵, som i sin tur ofta föreföll ha ärvts från vägprojekt¹⁶. Min egen

⁸ Det fanns mer investeringspengar än färdig planering. Frågan behandlas av Olov Niska i Järnvägen 150 år. (Niska 2006:284).

⁹ Förutom min egen förförståelse så bekräftas bilden i Banverkets årsrapporter från perioden 1989 – 1996. Se även Niska (2006).

¹⁰ Muntliga meddelanden Olov Niska och Thomas Nylund.

¹¹ Dåvarande chefen för samhällsplaneringssektionen Olov Niska, muntliga meddelanden och Niska (2006)

¹² I första hand förförståelse som bland annat formades inom det s.k. *banutredarnätverket*, som hade regelbundna möten under 1990-talet, fram till omorganisationen 1998. Nätverket var sammansatt av personal från de olika regionkontoren som arbetade med utredningar (förstudier och järnvägsutredningar) samt planfrågor.

¹³ Bl.a i UIC:s regi, det s.k. DIFFRAIL-projektet med syfte att undersöka legala och praktiskt problem i den europeiska järnvägsplaneringen. Olov Niska (se ovan) var också vid mitten av 90-talet projektledare för den första samlade arbete som behandlade järnvägsplaneringens interna former.

¹⁴ Dessa frågor diskuterades flitigt vid flera seminarier i samband med framtagandet av skriften ”Omkring spåret – Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet” av Inger Berglund och Susanna Broström. Deltog gjorde förutom jag själv bland andra Lena Lingqvist, Bengt Schibbye, Jan Rantfors, Inger och Jan Berglund. (Berglund & Broström 2000:57)

¹⁵ Som granskare av många MKB-texter så lärde man sig ganska snabbt att känna igen vissa skribenters stil och förråd av återkommande formuleringar.

omfattande läsning av MKB-dokument, ofta författade av landskapsarkitekter, har rest många frågor om hur språk och retorik förhåller sig till verkligheten. MKB-läsningen understryker också landskapsarkitekters i många fall problematiska relation till platser som både fysiska och sociala rum. Problemen känns igen hos Paget (2008) i diskussionen om landskapsarkitekters yrkesroll och självbild med utgångspunkt från fallstudier av skolgårdsprojekt. Även för de storskaliga infrastrukturprojekten finns säkerligen grund för att formulera fler frågor om landskapsarkitekters självbild, yrkeskultur och faktiska kunskaper.

Nya järnvägsmiljöer genererades inte bara genom de stora projekten utan också genom en rad andra större eller mindre projekt. Renodlade urbana stations- och/eller resecentrumprojekt var antingen delar av de stora projekten eller självständiga. En rad tekniska åtgärder och projekt påverkade också de fysiska miljöerna i större eller mindre grad. De senare kunde till exempel utgöras av teleprojekt som avsatt en stor mängd master i och omkring järnvägssystemet. Bilden på Kolbäck (bild 6) visar en typisk sådan placering. Säkerhetsmotiverade plankorsningsstängningar har lett till minskat antal plankorsningsolyckor¹⁷ men också i en del fall till egendomliga omvägar och funktionellt och estetiskt svårbegripliga miljöer¹⁸. Tekniskt motiverade åtgärder avsätter ofta fysiska spår och representerar en form av förändring av den fysiska miljön som saknar egentlig avsikt men också bakomliggande analys. Ett exempel som kan nämnas är bytet av armaturer på kontaktledningsbryggorna. De gamla väl integrerade armaturerna har idag i stor utsträckning bytts ut mot lysrör infästa på galvaniserade stolpar. (Se bild 6 och infogad detalj och markering).

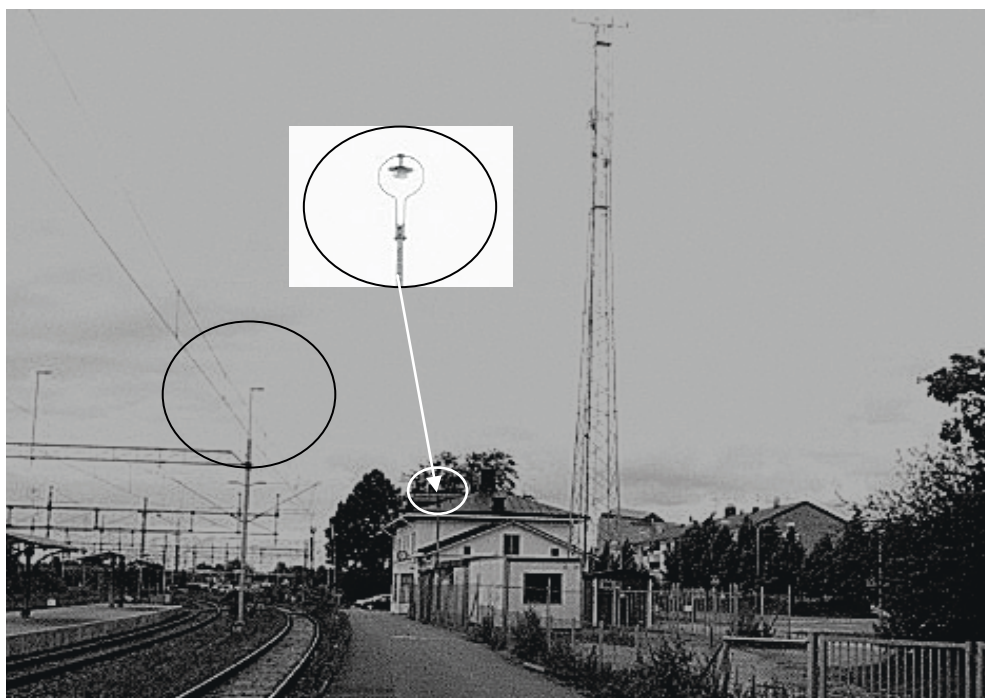


Bild 6. Kolbäck station år 2000. En ”eroderad” miljö, med mast samt både den nya och äldre typen av armaturer (inringade).

¹⁶ Muntligt meddelande Bengt Schibbye 2009.

¹⁷ Faktum som lyfts fram i all tillgänglig statistik i form av årsrapporter, sektorrporter mm. Till exempel Banverkets sektorrport 2005 (sid 44).

¹⁸ Ett av de mer kända är projektet ”Vackert Rättvik” som under många år handlade om möjligheten att återställa plankorsningen mellan Rättviks centrum och den så kallade långbryggan.

Projektdimensioner, upphandlingsformer och styrning av verksamheten påverkade konsultföretagens kompetenssammansättning och organisation¹⁹. Banverket strävade efter förenkling och effektivisering och fick i den mån gestaltungsinsatser efterfrågades med dessa på köpet i stora tekniska konsultupphandlingar. De specialiserade arkitektkontoren fick därmed svårt att hitta in i och få fotfäste i järnvägsprojekten i rimligt tidiga skeden²⁰. Arkitektur var inte en tänkbar utgångspunkt för de mindre projekt jag studerat utan snarare något som hade mycket låg prioritet. Likgiltigheten inför arkitekturfrågan är också i grunden orsak till att det ser ut som det gör i dessa miljöer. Jag upplevde också både i förvaltnings- och projektorganisationerna²¹ ett uttalat motstånd mot att diskutera arkitektur och estetikfrågor, detta trots den uppförande arkitekturhistoria och tradition som skulle kunnat leda till andra slutsatser.

Hur var det med resten av järnvägssystemet? Det där som inte omfattas av stora investeringar och projekt med slagkraftiga projektnamn, men som fortfarande utgör huvuddelen av järnvägens vardagsmiljöer? Vem bryr sig om det? Hur skulle man se på dessa miljöer och var de ett problem? Så formulerades frågorna för snart 20 år sedan. De senaste årens återbesök på flera av dessa platser bekräftar och i en del fall understryker tidigare iakttagelser.

Mot bakgrund av den skisserade bilden formulerades två frågor:

1. Hur kan man med utgångspunkt från järnvägsmiljöernas historiska gestaltning förstå de förändringar som skett och hur kan de beskrivas och kategoriseras?
2. Hur tillvaratas arkitektur och trädgårdskonst i den fysiska omvandlingen?

Den tidsmässiga avgränsningen är inte helt exakt men relaterar i huvudsak till de fysiska förändringar som skett efter 1960-talets nedgångsperiod²² och planteringsväsendets slutliga nedläggning 1972. (Bakgrunden till avgränsningen beskrivs ytterligare i kap 3, i avsnittet ”Reuterswärd - guldålder och rationaliseringar”, sid 61). 1988 utgör också en viktig gräns i tiden då Banverket bildas och övertar ansvaret för den yttre järnvägsmiljön.

Från början ställde jag också frågor om vilka värderingar och ideal som formade det svenska järnvägssystemet ur gestaltningssyntpunkt. Frågan visade sig dock vara besvarad genom den trädgårdshistoriska forskning som jag är väl medveten utförts på ett mer grundligt sätt av andra än min egen genomgång av den historiska bakgrunden. (Jag har tagit med den historia som behövs för förståelsen av fallen). Från början formulerade jag också frågan om det gick att se samband mellan formulerade mål för den fysiska miljön, styrningen av verksamheten och de faktiska resultaten. Frågan var dock redan besvarad genom min egen erfarenhet, åtminstone på övergripande nivå²³, och blir därmed av mer retoriskt slag. Snarare är det så att de flesta uttryck för järnvägssystemets fysiska kulturarv uppfattats som hinder i

¹⁹ Vilket är självklart men förtjänar att påpekas. Det finns också en ömsesidighet i relationen konsult – beställare.

²⁰ Muntligt meddelande: Lena Lingqvist, arkitekt inom Banverkets samhällsplanering från 1999 samt Berglund I och Broström S, (2000:54).

²¹ Projektledare rekryterades från byggsektorn och planeringsorganisationerna hade inriktning mot fastighetsåtkomst. Blandningen var inte helt olik pionjärtidens kombination av militäringenjörer och lantmätare som med makt och myndighet stakade ut det svenska järnvägssystemet.

²² Successiv minskning av resurserna till utemiljöförvaltningen och omläggningar till ”skötsel fria” anläggningar.

²³ Detta trots att Banverket hade en gällande policy för *estetik och miljö* från 1993. Boken *Banestetik* av Bo Kjessel (1993) gällde som policy fram till den av författaren utformade Arkitekturpolicyn började gälla 2002. (BVPO 06).

omvandling och förnyelse, en syn som fortfarande har sin giltighet i den löpande verksamheten²⁴. Frågan tas upp vidare i slutdiskussionen. De huvudfrågor som kom att återstå till detta arbete har att göra med den faktiska fysiska omvandlingsprocessen och dess ”restprodukter”, dvs. en rad olika typer av användning, omvandling och avveckling som kan iakttas i järnvägssystemet. De studerade fallen har här gett ett antal mer eller mindre typiska förändringsscenarion som beskrivs i kap 4. I metodkapitlet (kap 3) fördjupas diskussionen om de speciella metodproblem, inte minst då det gäller urvalet, som uppstår i en situation då man förfogar över ett stort material som ackumulerats under relativt lång tid. Under arbetets gång har det blivit uppenbart att man också måste förhålla sig till värderingsfrågor, det vill säga inte bara om utan också varför och på vilka sätt det skulle kunna vara relevant att använda materiella och immateriella kulturvärden i förnyelsen och omvandlingen av järnvägssystemet, vilket behandlas utförligare i slutdiskussionen.

I forskningsprocessen har det efterhand blivit tydligare att det behövs frågor som också omfattar det immateriella samt berättande dimensioner. Indirekt rör detta också vid professionsfrågor; om landskapsarkitektur som undersökning/kartläggning och berättande konst. Ambitionen är inte heltäckande utan har snarare varit att kunna bidra med några alternativa (kompletterande) tolkningar och beskrivningar av sambanden mellan den pågående förändringen och förnyelsen av järnvägssektorn och dess fysiska miljöer och platser. Inom ramen för en licentiatavhandling så är dock möjligheterna till fördjupning begränsade och det hela har mer tagit formen av en kartläggning av ett mer skissartat problematiserande slag.

Mitt eget arbete har fokuserats till den senare periodens förändringar av järnvägsmiljöerna och jag har därför inte lagt så mycket tid på den äldre järnvägsträdgårdshistorien. Jag har dock uppmärksammat att den behöver lyftas fram på ett bättre sätt, inte minst privatbanornas trädgårdskultur och organisatoriska motsvarigheter till SJ:s planteringsväsende.

Järnvägspolitik och fysisk miljö

Det svenska statliga järnvägssystemet hade sin största fysiska utbredning mot slutet av 1930-talet då de sista stora projekten byggts (Ostkustbanan 1927 och Inlandsbanan 1937) och omfattande förstatliganden (fram till början av 1950-talet) av de privata banorna genomförts. Därefter går järnvägen in i en lång förvaltningsperiod, som så småningom också kom att omfatta stora nedläggningar inom järnvägsnätet. (Andersson-Skog & Ottosson 1999). Först i slutet av 80-talet när Banverket bildats (1988) så påbörjades den fysiska förnyelse som fortfarande pågår. Förvaltningsperioden sammanfaller i grova drag också med det som brukar kallas det korta 1900-talet 1914-1991²⁵.

Detta korta 1900-tals slut beror på stora politiska och ekonomiska omvälvningar men har i Sverige snarast kommit att handla om ifrågasättandet av det socialdemokratiska välfärdsbygget, reflekterat i den förändring av det ideologiska och politiska klimatet som skett från 90-talet och framåt (Pech 2003).

Banverket förde efter sin tillblivelse 1988 inte någon egen diskussion eller linje kring arkitekturfrågor, vilket inte heller uppfattats som verkets uppgift, åtminstone inte i Sverige²⁶. Av- och omregleringen av järnvägssystemet är ett bra exempel på den typ av samhällsförändringar som den brittiske historikern Eric Hobsbawm (1997) beskrev när bokslutet för det korta 1900-talet formulerades. Hobsbawms

²⁴ En hållning som tydligt manifesteras i broschyren ”Järnvägens kulturarv – ett avvecklingsprojekt” (Banverket 2009).

²⁵ Ett begrepp som diskuteras av den brittiske historikern Eric Hobsbawm i *Ytterligheternas tidsålder* (1997) och som ofta används i kombination med det långa 1800-talet (1789-1914), en period som också innefattar järnvägens födelse och utbyggnad över hela Europa. Hobsbawm delar upp det korta 1900-talet i en ”katstrofernas tid” 1914 – 45 och en blomstringsperiod (guldålder) från 1945 till ca 1974 då denna period av extrem tillväxt ersätts av en period av sammanbrott, osäkerhet och kriser.

²⁶ Däremot i flera andra europeiska länder som behållit starka arkitektorganisationer, till exempel i Frankrike i en sammanhållen järnvägsförvaltning och i Danmark med arkitektkompetens inom såväl infrastrukturhållare som operatören DSB.

tidsavgränsning av efterkrigstidens ekonomiska blomstring (guldålder) sätts till 1974, ungefär samtidigt som järnvägens omhändertagande av de yttre miljöerna förändras drastiskt genom nedläggningen av den svenska järnvägens förvaltningsorganisation för den yttre miljön, dvs. planteringsväsendet. Frågan om vad som tar slut (och när) inom arkitekturen, förs av Christina Pech (2003) i artikeln *Hur tar en guldålder slut*. Arkitekturens och trädgårdskonstens ”slut” inom järnvägen samspelar med dessa tidpunkter både genom planteringsväsendets försvinnande (1972/73) och senare genom arkitektverksamhetens upplösning²⁷ (1986) före Banverkets bildande 1988. Den svenska järnvägen befinner sig i administrativ och organisatorisk förändring och har gjort så i varierande takt sedan början av 1960-talet, olika utredningar har genomförts, större och mindre transportpolitiska beslut har fattats under denna tid, (de viktigaste 1963, 1979 och 1994). Målet har hela tiden varit att effektivisera järnvägen, göra den mer konkurrenskraftig mot andra transportslag och förbättra lönsamheten för operatören, vilket under huvuddelen av perioden varit Statens Järnvägar, SJ. Järnvägens lönsamhet har varit en problematisk fråga i Sverige, särskilt efter 1950 då förstatligandet var genomfört och ersattes av en lång tid av nedläggningar (Melin 2006).

Den institutionella och organisatoriska förändringsprocess som enligt Melin (2006) påbörjades redan under 1960-talet kom att få konsekvenser också för den fysiska järnvägsmiljön. Den har successivt lett fram till dagens situation, då man kan misstänka att kostymen är för stor, omsydd, lappad och lagad och har dålig ”passform” till dagens järnväg, dess funktioner, trafikering och fysiska utrymmesbehov. Detta upplevs och beskrivs som bristande omvårdnad av tråkiga och allmänt nerslitna miljöer. Frågan har återkommit i olika omgångar men blev tydligast belyst i de inventeringar under arbetsnamnet ”förslitna järnvägsmiljöer” som gjordes 2001-2002²⁸.

Bakgrunden till det som kan upplevas som tämligen enkla och vardagliga brister i järnvägsmiljön kan antas ha en mer komplicerad och bakgrund än man först har anledning att misstänka. Det är också en del av förklaringen till att problemen med den fysiska järnvägsmiljön, som är denna avhandlings tema, inte med självklarhet uppfattas som en del av det svenska järnvägssystemets förnyelseproblematik.

Den förändring som tog fart under slutet av 80-talet och början av 90-talet kunde motiveras med en rad politiska och därmed sammankopplade samhällsekonomiska argument. Miljöfrågan var också en viktig politisk fråga, inte minst vid valet 1988, detta blev också en fråga som kopplades samman med järnvägens förnyelse. Samtidigt gav processerna upphov till fysiska järnvägsmiljöer som beroende på sitt läge och förmodade lönsamhet (som kommersiella platser) fått en varierad utformning. Idag (2013) innehåller järnvägssystemet fortfarande såväl äldre välvårdade byggnader, god och nyskapande arkitektur och landskapsarkitektur, som rent förfall och vanvård, och alla stadier däremellan.

Den marknadsliberala drivkraften sammanföll med ett miljöengagemang och miljötänkande som under 80-talet idémässigt kom att inkorporera järnväg som framtidens hållbara transportsystem. Kritik har dock funnits även mot miljöargument, bland annat från trafik- och miljöforskaren Per Kågesson (2003 och 2009)²⁹ som i olika sammanhang ifrågasatt höghastighetsjärnvägarnas miljövänlighet och pekat på deras stora miljöpåverkan, bland annat genom stora koldioxidutsläpp under byggandet.

En del av problemen med järnvägens fysiska miljöer har sedan kommit i retur i form av andra mer eller mindre akuta problem, omformade till särskilda satsningar på ”slitna järnvägsmiljöer”, eller bekämpning av klotter och vandalisering i olika projekt och satsningar (Ashhami 1998).

²⁷ Successivt minskad omfattning och inflytande. Muntlig källa Kurt Hultgren.

²⁸ Planeringsdokument och inventeringsprotokoll förtecknade under otryckta källor.

²⁹ Ledamot av Trafikverkets styrelse 2010-2012. (Vägverket och Banverket bildade Trafikverket den 1:a april 2010).

Järnvägspolitiken, dess planerare och strateger, har sysselsatt sig med av- och omreglering sedan 1980-talets slut³⁰. Det är ett arbete som skett på hög strategisk nivå. Diskussioner om järnvägens fysiska miljö, dess ändamål och utformning saknas helt och förefaller ligga helt utanför den strategiska diskussionens synfält. Problem som tillfälligtvis uppmärksammats i form av t.ex. skräpighet, klotter, vandalisering och förslitna miljöer har skjutits på framtiden, eller helt enkelt trängts undan eftersom andra frågor stått på dagordningen när hela systemet skulle anpassas till framtidens krav. Det förblev med några undantag i stort sett tyst om utemiljöns egenskaper och kvaliteter under Banverkets första årtionde³¹. Detta kontrasterar mot det faktum att järnvägens publika miljöer tidigare i så hög grad var en viktig del av det offentliga rummet. Det fanns en konkret och folklig förankring för denna syn på järnväg, den var på ett symboliskt plan ”hela folkets järnväg”, vilket var en reklamslogan som skapades under 30-talet (Andersson-Skog & Ottosson 1999) och var i bruk under den period i Sveriges historia som brukar beskrivas som välfärdsåren (Hägg 2005). Detta var en demokratisering av en ”folkhemsjärnväg” som med små medel distanserade sig från sitt tidigare borgerliga överhetsperspektiv och anpassade sig i tiden. Gösta Reuterswärd (trädgårdsdirektör och en av de tidiga ”moderna” trädgårds/landskapsarkitekterna) tillhandhöll idéer och formspråk för detta projekt.

En utgångspunkt för denna avhandling är att utreda om den successiva förändringen av synen på järnvägsmiljöerna också är grunden och drivkraften för den ackumulering av problem som efterhand skett. Med risk för viss förenkling³² kan man säga att förändringen och förnyelsen i stort sett inte förhåller sig till järnväg som historiskt fenomen, vare sig dess materiella eller immateriella dimensioner. Den rationella hållning och utpräglade målrationalitet som präglat omvandlings- och förnyelsearbetet har inte besvarat frågan om vilka värden och värdeskapande sammanhang man lämnat därhän. Det finns sannolikt grund att formulera kritik med utgångspunkt från järnvägens oförmåga att hantera det egna kulturarvet som värde och meningsskapande byggsten i förändringsarbetet. Tyvärr är bristen på väl underbyggd hållning i kulturfrågor inte bara ett problem för enstaka tekniska verk utan även för regering och departement som knappast kan sägas tillhandahålla någon tankemässig materia som skulle kunna utgöra bränsle till goda samtal om dessa frågor. I regleringsbrevet 2006 sägs följande:

Banverket skall effektivt förvalta statens järnvägsfastigheter. Fastigheter och anläggningar som inte är nödvändiga för järnvägsverksamhet eller av andra skäl behöver förvaltas av Banverket skall *avvecklas genom försäljning, överföring till annan statlig myndighet eller rivning*. Avvecklingen skall, med beaktande av förutsättningarna i respektive fall, göras *skyndsamt*. (Banverket 2005: min kursivering)

Den svenska järnvägens väg mot anpassning och förnyelse är inte spikrak, snarare krokig och full med tvetydigheter och målkonflikter. I föregående avsnitt har jag skissat upp förloppet och angett några viktiga referenspunkter för min uppfattning av problemen med den fysiska järnvägsmiljön. Grundantagandet är att institutionella och organisatoriska förändringar leder till fysiska förändringar. Att dessa samband varit så lite i förändringsarbetets fokus har naturligtvis olika förklaringar. Banverkets (sedan 2010 Trafikverkets)

³⁰ Här avses järnvägens avreglering från 1980-talets början i Europa och motsvarande process i Sverige som startar något senare.

³¹ Boken Banestetik gavs ut 1992, skriven av Bo Kjessel (1992) där 12 estetiska bud lades fast. Boken var dock en isolerad företeelse och riktade sig främst mot brobyggandet, en teknisk disciplin som alltid uppfattat gestaltningen som viktig. Jag själv ingick också bland dem som reste frågor om järnvägsmiljöernas arkitektoniska kvaliteter under 90-talet. 1997 ordnades också ett gestaltningsseminarium av Banverkets dåvarande Östra Banregion, med anledning av att gestaltningsfrågorna hade börjat uppmärksammas i flera projekt. Bl.a. Kungsängen – Kallhäll, till vilket också Banverkets första projektanknutna gestaltningsprogram producerades.

³² Jag gör här en tankemässig förenkling. Det fanns naturligtvis en stor mängd ackumulerade problem inom järnvägen som inte hade att göra med den fysiska miljön utan med trafik, teknik, säkerhet, driftsförhållanden med mera.

uppdrag, kompetens och val att organisera sig har betydelse, samtidigt som sannolikt en rad andra förändringsfaktorer är minst lika viktiga, vilket kommer att diskuteras i det följande.

Banverkets och andra myndigheters officiella problembeskrivningar domineras av frågor om systemets organisation, ekonomiska förhållanden, avreglering och en lång rad tekniska aspekter³³. Det tekniska systemet i sig och dess omgivning är oftast påtagligt frånvarande i resonemang och problematiseringar. I den här texten utgör dock den fysiska verkligheten grund och mitt eget professionella perspektiv som landskapsarkitekt ram för problembeskrivningen.

Detta är under inga förhållanden en ekonomiskt inriktad avhandling utan den handlar om järnvägsmiljöer och platser, i det sammanhang som de betraktas, det som vi kan se och veta om dem, och i förlängningen vilken mening och betydelse som går att utvinna och eventuellt återanvända i omvandling och förnyelse. Det är de avläsbara konsekvenserna i den fysiska miljön som är intressanta ur landskapsarkitektens perspektiv. Även om ämnet inte är ekonomisk så har det funnits anledning att reflextera över den nya järnvägskultur (verkskultur) som uppstod inom Banverket. Kunde den i kombination med avreglering och marknadstänkande betraktas som så ekonomiskt och tekniskt dominerad att det fått negativa konsekvenser för den fysiska miljön? En fråga som belyses är om ekonomism³⁴ i kombination med teknisk kultur och ett ensidigt rationalitetstänkande kan tänkas skymma sikten mot den fysiska verkligheten och bli till hinder för att få till stånd en diskussion om fysisk miljö i allmänhet och dess estetiska kvaliteter i synnerhet.

Den historiska järnvägsanläggningen, och dess olika platser lade grunden för och samspelade under sin tillblivelse med industrialiseringen av Sverige (Andersson-Skog & Ottosson 1999). Järnvägssystemets byggnader och miljöer formades i enlighet med tidens konservativa förhållningssätt där staten och överheten i enlighet med det borgerliga samhällets dygder påbjöd förädling och folkfostran³⁵. Det militära systemets organisation blev ett ändamålsenligt medel och föll sig också naturligt eftersom det var bland militäringenjörerna som erfarenhet och kompetens fanns³⁶. Järnvägen blev som samhällsprojekt mycket mer än bara ett nytt transportmedel med väl gestaltade stationer och miljöer. Det var inte bara en förvandling av den materiella miljön utan i lika hög grad av den andliga, vilket redan Eli F Heckscher (1906) konstaterar i sin för ekonomhistoriker välkända artikel *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. Wolfgang Schivelbusch (1998) beskriver i *Järnvägsresandets historia* järnvägen som ett tekniksprång som på ett grundläggande plan förändrar vår uppfattning om tid och rum. Järnvägssystemet blev i både materiell och immateriell mening ett mycket solitt bygge, där mycket av dess grundläggande strukturer levte kvar in i vår tid. Järnvägen byggdes och formades för att passa en i grunden

³³ Med utgångspunkt från kulturell ekonomi (Mels 2007, Aronsson 2007) som alternativ tolkningsmöjlighet, och som ett användbart perspektiv för diskussioner om mening, värden och identiteter för människor och platser i upplevelsesamhället.

³⁴ Ekonomer undviker nästan alltid begreppet som vid det här laget är mycket värdeladdat och vanligt förekommande bland vänsterinriktade bloggare som en slags allmän kritisk hållning till dagens följsamhet mot marknadens mekanismer och spelregler. Ekonomism i betydelsen politisk följsamhet mot finansmarknaden aktualiserades under finanskrishösten 2008. Lars Ingelstam (2008) tog i en artikel i SvD (Under strecket 14/11 2008) upp ekonomismen som den ekonomiska huvudfårans tankemönster (ursprungligen beskrivet av Hazel Henderson) med anledning av Harvardprofessorn Stephen Marglins nya och mycket marknadskritiska bok. "The Dismal Science: How Thinking Like An Economist Undermines Community." Begreppet ekonomism leder också vidare till moralfilosofiska frågor. Johan Tralau (1999) behandlar ekonomismen under rubriken "Den puritanska dygdens dialektik" och säger följande: "Det ekonomiska tänkandet förnyar sig genom det ständiga omslaget, pendelrörelsen mellan vällustig sparnit och självutplånande arbetsaskes å ena sidan och meningslöst förslösande och tom självhävdelse å andra sidan". Följer man de kritiska spåren bakåt hittar man också Thorstein Veblens "conspicuous consumption".

³⁵ Sparsamhet, flit och hederlighet ersatte de klassiska kardinaldygerna vishet, rättvisa, mod och måttfullhet (Tralau 1999).

³⁶ I litteraturen om militäringenjörerna (ingenjörsofficerarna), ingenjörssarkitekter och Nils Ericson kan Bo Lundströms "Nils Ericson och det svenska 1800-talets infrastruktur" nämnas (2004).

reglerad verksamhet, vars maskinella precision mer liknade ett urverk än den föregående tidens organiska kraft, vid den tiden i huvudsak hästdriven. När den svenska järnvägen påbörjade sin avreglerings- och förnyelseprocess i slutet av 1980-talet så betraktades dess fysiska miljöer, med den form, standard och utformning de då hade, som en teknisk fråga och i förekommande fall som tekniska problem. Därmed blev skiftet mot 1990-talet en viktig referenspunkt mot vilket den fortfarande pågående omvandlingen och förnyelsen bör speglas.

Litteratur och forskning om järnvägsmiljöer

Genomgången är uppdelad i ”grundläggande källor” som tar upp de äldre källorna, bland annat trädgårdsdirektörernas egna viktigare texter, utredningar och sammanställningar till och med 1950-talet. Under ”annan viktigare litteratur och forskning” behandlas i huvudsak material från tidigt 1990-tal och framåt. Redovisningen är här koncentrerad på svensk litteratur och forskning med ett par undantag då det gäller stationerna och deras arkitekturhistoria.

SJ:s jubileumsböcker från 1906 och 1931 är centrala då det gäller kunskapen om planteringsväsendet³⁷ och därmed också hur järnvägssystemets yttre miljö formades. Planteringsväsendet, dess verksamhet, organisation och inte minst framsteg och betydelse beskrevs av Agathon Sundius (1906)³⁸ och av Enoch Cederpalm (1931). Jubileumsböckerna från 1956 (SJ 1956) och 1981 (SJ 1981) innehåller ingen information om planteringsväsendet men är ändå viktiga dokument för att fånga både tidsandan och förhållandena inom järnvägen. 2006 års jubileumsbok *Järnvägen 150 år* har mer karaktären av litteratur om järnväg än den är en redovisning om verksamheten och dess utveckling.

Den mest omfattande genomgången av verksamheten gjordes 1906 där Sundius systematiskt gick igenom vad som utförts, beskrev stilmässiga förändringar och redovisade grafiska tabeller över ”Nordligaste stationer” med härdighet för träd, buskar och blomsterplanteringar, de har sedan ofta återgivits i den sparsamma litteraturen. 1931 års beskrivning av Cederpalm är mer koncentrerad. Redan här anas krav på förenkling och rationalisering, bland annat genom ökad användning av fleråriga blomsterväxter, men också en modernare syn på järnvägens parker och trädgårdar som nu skulle samspela med omgivningen och den naturmark som införlivades med den gestaltade järnvägsmiljön. Helhetsverkan med terräng och omgivning betonas av Cederpalm. Ett paradoxalt faktum är att redovisningen av planteringsväsendet helt har försvunnit i 1956 års jubileumsbok. Det kan tolkas som ett tecken på begynnande kris i planteringsfrågan, vilket också kom att bekräftas av 1962 års utredning (SJ 1962). Fram till 1947 presenteras planteringsväsendets verksamhet i Banavdelningens årsberättelser. Efter 1947 sker organisatoriska förändringar och planteringsväsendet blir en del av driftstjänstbyrån. Under 40-talet produceras också en del broschyrer där planteringsväsendets verksamhet finns med. Bakom det mesta anas Gösta Reuterswårds personliga engagemang och energi.

1952 producerades en broschyr om SJ:s parker och planteringar som gavs ut på engelska, tyska och franska. Broschyren är en del av en turistsatsning som kom igång när turismen började expandera efter kriget. Bilder och korta texter om planteringar återfinns i SJ:s illustrerade årskrönikor, framför allt under 1940-talet.

Adolf Edelsvärd³⁹ (1859) redovisade sin idealplan i ”Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörsvetenskap”. Här fanns järnvägens parker och trädgårdar med och pekar på behovet av den förvaltningsorganisation som

³⁷ Benämning på SJ:s trädgårdsorganisation. Systemet existerade från förste trädgårdsdirektören Olof Eneroths uppdrag att organisera verksamheten (1862) till nedläggningen av plantskolan och växtdepån i Hässleholm i juni 1973 (Sundius 1906, Pålsson 2006).

³⁸ SJ:s tredje trädgårdsdirektör 1887-1910.

³⁹ SJ:s chefsarkitekt 1855-1895.

bildades 1862. Den förste trädgårdsdirektören Olof Eneroth (1863) skriver mycket lite om järnvägens parker och planeringar, vilket är förvånande då han ansvarade för verksamheten i 10 år, fram till 1872⁴⁰. Eneroth skriver desto mer om annat, men låter i skriften *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst* undslippa sig att järnvägen är en ”kulturström på vilken den goda smaken kommer farande”. Eneroths moraliska budskap är alltid mycket tydliga. (Nolin 1999).

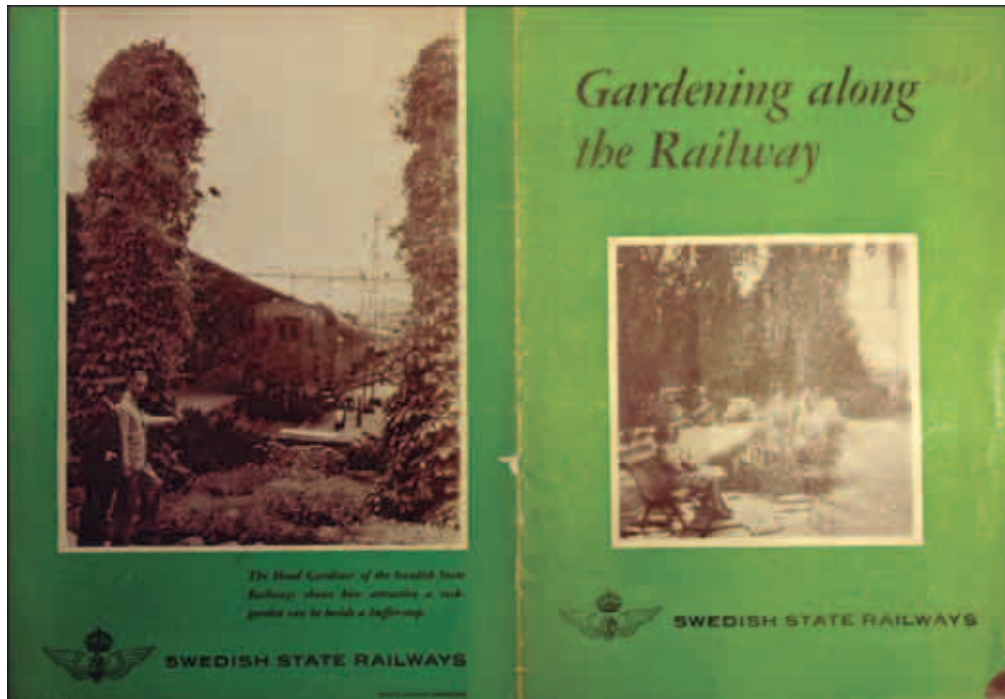


Bild 7. 1953 års broschyr om SJ:s parker och planteringar (SJ 1953). Gösta Reuterswärd pekar på stoppböcksplanteringen på Stockholm C.

Bild 8. Det var inte bara svenskar som började resa efter kriget. Sverige blev också turistmål. Bilden visar så kallade ”dollarturister” som betraktar en av Gösta Reuterswärd sprutande grodor (1956).

⁴⁰ Sundius (1906) konstaterar att Eneroth avgick på grund av försvagad hälsa.

Agathon Sundius (1906) omfattande text förblir dock den viktigaste källan till kunskap. Sundius har också en liten men urskiljbar plats i den svenska trädgårdshistorien då han i tredje utgåvan av Daniel Müllers *Trädgårdsskötsel* bearbetat avsnittet ”Huru en trädgård eller park bildas af en skog” till ”Huru en lustträdgård eller park bildas af en skog, naturpark” (Bucht 1997:62–63). Sundius rekommenderar starkt inhemska träd, buskar och blommor. Här finns en möjlig koppling till William Robinsons idéer som presenterades i *The Wild Garden* 1870 (Nolin 1999:100–101). Den andre trädgårdsdirektören Frey Hellman hade den något udda yrkeskombinationen auditor (jurist) och trädgårdsarkitekt. Han var verksam inom Vetlanda-Sävsjö järnvägsaktiebolag men blev också trädgårdsarkitekt i Östra häradets trädgårdsförening från 1860. Han kom till SJ 1864 och verkade som trädgårdsdirektör mellan 1873 och 1887. (Fogelberg och Lagerberg-Fogelberg 2007). Spåren efter Hellman är fragmentariska och han har inte efterlämnat några kända texter eller ritningar.

Ritningar från de tidigare järnvägsarkerna och trädgårdarna är få. Fredrik Fogelberg och Charlotte Lagerberg-Fogelberg har förtecknat kända ritningar av Enoch Cederpalm, Gösta Reuterswärd och Henning Segerros⁴¹. Det rör sig om ett drygt hundratal ritningar, varav en del behandlar små ändringar eller omläggningar, stoppbocksplanteringar med mera.

Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer gavs ut i två delar där del 1 behandlar Boden, Bollnäs, Eslöv, Falköping, Hallsberg, Hässleholm, Kristinehamn, Krylbo, Lund, Norrköping och del 2 behandlar Nässjö, Sundsvall, Södertälje, Uppsala, Ånge, Örebro och Östersund (SJ 1938). I materialet finns ritningsöversikter från grundläggningen fram till 1937. I de flesta fall illustreras också trädgårdsanläggningarna schematiskt. Ritningarna är översiktliga och visar förutom stationsanläggningen också bangårdarnas och arbets- och boställområdenas utveckling. Materialet innehåller flera relativt väl illustrerade tidiga järnvägsparksmiljöer⁴², vilket väcker frågan om Olof Eneroths verksamhet som gestaltare av järnvägsmiljöer. Nolin (1999) menar att Eneroth sannolikt bara ritade Vasaparken i Västerås. Men vem/vilka var de lokala förmågor som ritade järnvägsparker i slutet av 1850-talet och under 1860-talets första år? Bilden nedan väcker frågor både om upphovsmännen och vilka underlag som fanns tillgängliga 1938 när denna och flera andra anläggningar återgavs i översiktlig skala.

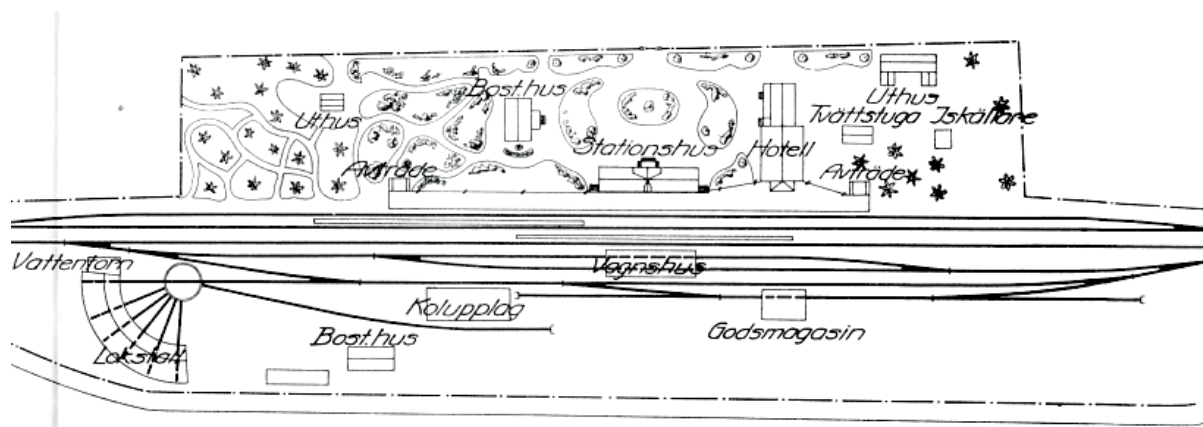


Bild 9. Hallsberg 1862. Vem ritade parken? Situationsplanen hämtad ur *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer* (SJ 1938).

⁴¹ Henning Segerros anlätades som konsult av SJ från 1961 till nedläggningen av planteringsväsendet 1972.

⁴² Eslöv 1858; Falköping 1862; Hallsberg 1862 med flera.

En viktig primär källa är också SJ:s reglementen och föreskrifter rörande *användandet och skötseln af statsbanornas gräsbärande eller för plantering afsedda mark* (SJ 1879) som utkom i flera upplagor 1879, 1886, 1897, 1918 och 1925. De blev efterhand alltmer detaljerade och i de senare upplagornas tillägg regleras också mycket annat än de hortikulturella aspekterna, till exempel att det är förbjudet att hänga kläder på tork i träd och att släppa ut kaniner i trädgården. Det är regleringar som idag kan uppfattas som främmande men som får ses i ljuset av tidsandan, men också att SJ-odlingen fortfarande under 10-talets slut och 20-talets början hade en stor ekonomisk betydelse för SJ-personalens försörjning. Föreskrifterna fungerar också som grundläggande och mycket koncentrerade handböcker i trädgårdsskötsel, framför allt då det gäller frågor som dränering, jordförbättring och gödning.

Utredningen *Trädgårdverksamheten vid SJ* (SJ 1962) utförd av den så kallade trädgårdsgruppen är en viktig källa till information. I trädgårdsgruppen ingick en rad tekniker och administratörer, men också förste trädgårdsmästaren Kellgren från Borås. Utredningen innehåller flera intressanta historiska återblickar och bekräftar flera antaganden man kan göra på grundval av övriga fakta, bland annat att trädgårdverksamheten påbörjas redan under 1850-talet, att större omläggningar görs av Enoch Cederpalm under perioden 1910-20 och av Reuterswärd under 40-talet. Man kan också sluta sig till att förstatligandet innebar att fler växtdepåer införlivades i förstatligandeprocessen under 1920-40-talet, vilket bekräftar att även privatbanorna hade utbyggda system för sin park- och utemiljöförvaltning.

Under arkivstudierna har jag också gått igenom inbundna årgångar av tidskrifterna *SJ-nytt* och *Signalen*, från 1940-tal till början av 1970-talet. *SJ-nytt* förmedlar som SJ:s personaltidning en positiv och allmänt väl tillrättalagd bild av verksamhet och teknik medan *Signalen* som järnvägsmanaförbundets organ mer betonar och skildrar järnvägsarbetarnas vardag. I båda fallen är texter om planteringsväsendet sparsamt förekommande. Det förekommer ett antal artiklar i *SJ-nytt* om verksamheten och om Gösta Reuterswärd. I *Signalen* finns ett antal mindre reportage och notiser om händelser vid plantskolor och depåer. Denna översiktliga läsning av båda tidningarna är viktig för förståelsen av tidsandan och hur man ska tolka planteringsväsendet i sitt tidsmässiga sammanhang.

Sammanfattningsvis borde det vara en angelägen uppgift att ge en heltäckande bild av järnvägens (såväl SJ:s som privatbanornas) planteringsväsende och därmed täppa till en betydande lucka i den trädgårdshistoriska forskningen. Källäget är dock dåligt och forskningen eftersatt. Slutsatsen blir att den historiska berättelsen inte helt och fullt går att slutföra. Under 2006⁴³ gjordes en del insatser i samband med jubileumsårets stora trädgårdsutställning.

Annan viktigare litteratur och forskning

Järnvägsforskning förekommer i många olika forskningssammanhang och forskningsmiljöer, med mycket stor dominans av teknisk forskning och utveckling. Strävan efter bättre tekniska lösningar, högre prestanda till lägre kostnader och mindre miljöpåverkan driver på utvecklingen. Den delen av forskningen har jag inte haft anledning att fördjupa mig i, det skulle också föra mig alltför långt från ämnet. Det räcker att konstatera att teknikutvecklingen i huvudsak sysslar med järnvägens tekniska innehåll och inte hur det ser ut. Frågan har varit vad som skrivits om järnvägar och järnvägsmiljöer som är relevant i förhållande till mina frågeställningar om järnvägsmiljöernas förändring, synen på dem som en del av ett industrihistoriskt sammanhang och hur dess värden kan bevaras och utvecklas i förnyelsen.

Jag har själv medverkat i det redaktionella arbetet med två större antologier om Sveriges järnvägar. Den första *Spår i Landskapet* (Banverket 1999) med underrubriken ”hur järnvägen format stad och land” samlade ett flertal forskare och författare som forskat direkt om järnväg eller näraliggande aspekter.

⁴³ Författaren och Sveriges Järnvägsmuseum som bildade en projektgrupp för att producera utställningen. Forskarna Fredrik Fogelberg och Charlotte Lagerberg-Fogelberg vid SLU bistod också med faktaunderlag ur det då pågående Banverksfinansierade forskningsprojektet om Banvaktarstugans trädgård. Landskapsarkitekten Mikael Paulsson (2005) som skrivit ett omfattande examensarbete om SJ:s växtdepå i Hässleholm deltog också i arbetet.

Clas Florgård (1999) tog redan här itu med *Infrastrukturens landskap*, Mattias Qviström (1999) skrev om *Järnvägen och det otidsenliga landskapet*⁴⁴. Etnologen Orvar Löfgren (1999) skrev om *Järnvägsresans psykologi*. Lena Andersson-Skog och Jan Ottosson (1999) skrev om *Hela folkets järnväg mellan stat och marknad*. Gunilla Linde Bjur och Bertil Malmström (1999) fick uppdraget att skriva om järnvägen och staden under rubriken *Spår i staden*.

Mitt egen redaktionella verksamhet återkom i 150-årsboken 2006, *Järnvägen 150 år*, som under ett par års tid innebar omfattande arkiv- och litteraturstudier inom det järnvägshistoriska området. Jubileumsboken innebar en möjlighet att få artiklar skrivna av framstående akademiker. Andersson-Skog och Ottosson återkom här med en fördjupning och uppdatering av sin tidigare artikel. Arne Kaiser och Jan af Geijerstam (2006) bidrog med en teknikhistorisk artikel under rubriken *En spårbunden historia*. Statsvetaren Carl Melin (2006) skildrade i en brett upplagd artikel av- och omregleringsprocessens förlopp och drivkrafter. *Nya spelregler för järnvägen*. Gunilla Linde Bjur (2006) återkom i jubileumsboken med en översikt under rubriken *Järnvägsarkitektur*. Oskar Fröidh (2006) skrev artikeln *Nytt liv med järnvägen* som skildrar den regionala tågtrafikens snabba utveckling och expansion. Eva Gustavsson (2006) gavs här också möjlighet att i en förhållandevis omfattande artikel, *Järnvägslandskapet*, beskriva planteringsväsendets utveckling och betydelse. Varken *Spår i landskapet* eller jubileumsboken *Järnvägen 150 år* är vetenskapliga i sin slutliga form. Det redaktionella arbetet bedrevs dock i akademiska former med bland annat gemensamma seminarier. Här gavs möjligheter att diskutera och ta del av den aktuella svenska forskningen och kunskapen om järnvägar. För mig innebar detta breda arbete som engagerade många personer också en möjlighet att koncentrera mig på aktuell järnvägsrelaterad kunskap inom arkitektur, stadsbyggnad, landskapsarkitektur och trädgårdskonst. Den sammanfattande slutsatsen är att vi inte rör oss inom något stort område, dvs. källmaterialet är överskådligt och antalet forskare är begränsat.

Järnvägen blev redan från Eli F Heckschers (1906) banbrytande artikel *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling* med anledning av 50-årsjubileet⁴⁵ ett ekonomisk-historiskt forskningsfält. Intresset har också varit och är stort kring järnvägen som teknik- och kulturhistoria, beledsagat av en stor populärvetenskaplig och dito omfattande nöjesläsning om de flesta aspekter av järnvägsdrift och järnvägsliv. Intresset för järnvägen som, och betydelse för, arkitektur och trädgårdskonst har varit mer begränsat. Det internationella standardverket av Carrol L.V. Meeks (1956) *The Railway Station. An Architectural History* är fortfarande viktigt. Ulrich Krings (1985) behandlar den tyska historien i *Banhofsarkitektur – Deutsche Grosstadtbanhöfe des Historismus*.

Arbetet med *Spår i Landskapet* och *Järnvägen 150 år* visade att någon järnvägsanknuten forskning som tydligt fokuserar på den fysiska miljöns förändringar då inte fanns. Den samhällsvetenskapligt anknutna forskningen har studerat planeringsprocesser, miljökonsekvensbeskrivningar, demokratiska aspekter på brukarmedverkan, uppföljning av miljöeffekter av stora järnvägsprojekt med mera. Forskningen har under senare år haft en normativ inriktning och fokuserat på de förbättringar som behövs för att åstadkomma bättre och smidigare planering, effektivare och mer miljövänlig produktion, förutom den mängd av teknisk forskning som finns kring järnvägsteknik. I den aktuella sektoranknutna forskningen finns ingen som sysselsatt sig med den fysiska järnvägsmiljöns förändring som en konsekvens av det moderna förnyelseprojektet som helhet.

⁴⁴ Qviström tog här upp frågor som sedan fördjupats i avhandlingen *Vägar till landskapet, Om vägars tidsrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier* (2003).

⁴⁵ Artikeln räknas som mycket viktig för utvecklingen av svensk ekonomisk historia som självständigt ämne. (Ottosson, Andersson-Skog 1999)

Gunilla Linde Bjurs (1999) arbete om Edelsvärd är grundläggande, *Arkitekt vid industrialisms genombrott. Adolf Edelsvärd en Yrkesbibliografi*. Edelsvärds insats är så betydande att det inte går att närma sig järnväg som arkitektur och stadsbyggnad utan att förhålla sig till honom som arkitekt, stadsplanerare och kulturpersonlighet. Edelsvärdbiografin hade föregåtts av *Stationshus 1855-1895* (Linde Bjur 1989). Till Linde Bjurs (2009) arbeten fogas också *Stationshus – Järnvägsarkitektur i Sverige* där hon och fotografen Krister Engström tecknar bilden av de svenska stationshusen som en mångfasetterad kulturskatt. Linde Bjur problematiserar också frågor om bevarande och förnyelse och de svenska stationernas kulturskydd. Ockelbo station lyfts fram som ett intressant hållbart alternativ där den gamla traditionen med planteringar vid stationshuset i kombination med nytt miljötänkande myntat epitetet ”den gröna stationen” (2009:465).

Den svenska forskning⁴⁶ som behandlar järnvägens yttre miljöer, park och odlingskultur är begränsad. Eva Gustavssons (2001) avhandling *Trädgårdsideal och kunskapssyn* om Ulla Molin och Gösta Reuterswärd beskriver SJ:s verksamhet men är också en personhistorisk text där Molins och Reuterswärds gärningar och verksamhet betraktas med utgångspunkt från humanvetenskaplig handlingsteori. Avhandlingen innehåller många värdefulla tankesår i reflexioner kring hur synen på järnvägens yttre miljöer förändras över tid. Gustavssons arbete har väckt en rad frågor om arkitektens roll och ställning, inte minst under järnvägsarkitekternas sista blomstringsperiod på 1940-talet. Åsa Klintborg Ahlklo (1993) beskrev SJ:s planeringsväsende under rubriken *SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur*. Ulla Rylander (1996) skildrade *Statens järnvägars planteringar* i en norrländsk kontext med bilder och planer från bl.a. Åre och Storliens järnvägsplanter.

Mikael Paulssons (2005) examensarbete *SJ i paradiset* bygger på omfattande arkivstudier. Paulssons genomgång av källorna är grundlig och hans arbete kom också till rent praktisk användning i produktionen av Banverkets och Sveriges Järnvägs-museums utställning om järnvägarnas park- och trädgårdskultur ”Trädgården Tur och Retur” som visades i samband med Sveriges Järnvägars 150-årsjubileum 2006. Fredrik Fogelberg och Charlotte Lagerberg-Fogelberg bidrog också till trädgårdsutställningens faktaunderlag och genomförde inför järnvägens 150-årsjubileum 2006 forsknings- och demonstrationsprojektet *Banvaktarstugans trädgård* i Banverkets regi. Förutom den skriftliga dokumentationen innefattade projektet också att utforma en banvaktarstugans trädgård på Sveriges Järnvägs-museums område i Gävle. De har också funnit ett 20-tal trädgårdsritningar av Enoch Cederpalm, vilket är en väsentlig förtätning av det i övrigt mycket glesa beståndet av bevarade järnvägs-trädgårdsritningar. Deras sökande har också resulterat i den hittills enda kända bilden på andre trädgårdsdirektören Frey Hellman, som därmed åtminstone till utseendet framträtt ur historiens dunkel.

Eivor Buchts (1997) och Katharina Nolins (1999) respektive avhandlingar om de svenska stadsparkerna överlappar delvis kronologiskt, även om Buchts omfattar en längre period. Båda utgör också nödvändig läsning för att förstå den kulturella och sociala kontext ur vilken också järnvägsarkitekterna och järnvägsträdgårdarna uppstod. Båda bekräftar också Agathon Sundius roll och plats i den svenska trädgårdskonstens historia, utöver hans insatser som SJ:s andre trädgårdsdirektör och viktigaste källa till det tidiga planteringsväsendet, före 1906.

Antologin *Stationssamhällen* (P. Aronsson, L. Johansson 1999) i samarbete mellan Växjö universitet och Sveriges Järnvägs-museum har ett regionalhistoriskt och nordiskt komparativt perspektiv. Peter Aronssons (1999) stora översikt *Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning* som också behandlar frågor om den fysiska järnvägs-miljöns förändring. Flera texter behandlar järnvägens sociala roll när det moderna Sverige växer fram. Här bör nämnas Per-Olof Anderssons (1999) *I nya och gamla spår! Mötet mellan modernitet och tradition i två stationssamhällen speglat genom två tidningar* och Patric Svensson (1999) *Att skapa ordning och reda. Administrativa förändringar på landsbygden omkring 1840-1940*.

⁴⁶ Inom arkitektur, stadsbyggnad, landskapsarkitektur och konstvetenskap (arkitektur- och trädgårdskonstens historia).

Högt upp på listan av relevant svensk litteratur kommer också Bebyggelsehistorisk tidskrifts temanummer om järnväg 1986 nr 12. Den förebådar tidigt kommande diskussioner. Den innehåller artiklar av bland andra Lennart Améen (1986), *Järnvägen i svenskt landskap*, Tommy Book (1986), *Järnvägen i den nordiska stadsplanen, anpassning eller konflikt* och Björn Linn (1986), *Svensk Järnvägsarkitektur* samt även *Från Malmö till Boden på 40 år – A W Edelsvärds stationshus 1855-1895* av Gunilla Linde Bjur (1986).

Den allt mer ökade medvetenheten om industriella miljöers kulturvärden har avsatt texter av stort intresse som nämns här även om de inte direkt handlar om järnvägsmiljöer. Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 36:1999 *Industriarvet i fokus* innehåller Maths Isacson och Marie Nissers (1998) artikel *Industrisamhällets omvandling – en utmaning* och Kersti Morgers (1998) *IBA – Emscher Park – ekologisk omdaning av en industriregion* där hon förutom det ekologiska projektet också diskuterar återbruket av industriella miljöer. Nisser och Isacson återkom i Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 53:2007 *Nybruk* och formulerar flera centrala frågor om vilket värde historien kan ges i industrisamhällets omvandlingsprocess, hur spåren kan beaktas och om allt detta egentligen är ekonomiskt rimligt. Gabriella Olshammars (2007) artikel i samma utgåva om *Triviala industrilandskap, vardaglig återanvändning och frågan om erkännande*⁴⁷ fångar upp generella problem kring det triviala och vårt sätt att förhålla oss till det. Analysen är lika giltig för järnvägsmiljöer, som är både talrika och triviala.

Arbetet med denna avhandling har också lett till nya insikter om viktiga luckor och brister i kunskapen om järnvägens fysiska miljöer. Kunskapen om planteringsväsendet är generellt dålig och behöver en mer grundläggande forskningsinsats. Detsamma gäller om trädgårdsdirektörerna före Reuterswärd. Tillika är kunskapen om de olika privatbanornas parker och planteringar obefintlig.

⁴⁷ Bygger på hennes avhandling *Det permanentade provisoriet – ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande*. (Olshammar 2002)

2. Teori och metod

Använda begrepp

I texten används flera begrepp för att benämna och beskriva de miljöer och platser som studerats. *Järnvägsmiljö* används som ett överordnat begrepp som innefattar flertalet av dem i mer obestämd mening. Begreppet kan innefatta både nya och gamla miljöer, publika eller tekniska delar av miljön. Här används järnvägsmiljö också medvetet som ersättning för station för att också fånga in järnvägsterrioriets periferier och gränser. Station/järnvägsstation används vardagligt utan egentlig precision för att omväxlande eller samtidigt beteckna funktion och plats. Begreppet *station* har också en specifik betydelse som funktion i järnvägens tekniska system.

Järnvägsterriorium används som fysisk bestämning för att beteckna de ytor som järnvägen använder, eller har använt, för järnvägsdriften. Mer specifikt det som uppfattas som en del av nuvarande och/eller tidigare mark för järnvägsändamål, innefattande arbetsområden såväl som områden för bostäder och t.ex. odling. När miljöer och specifika platser studeras är begreppet viktigt för att klargöra ytmässiga och strukturella skillnader mellan den äldre historiska anläggningen och den nya. Här används också järnvägsterriorium utan fastighetsjuridiska innebörder. Det handlar uteslutande om vad som framträder för betraktaren och vad som kan identifieras. En del av de förståelseproblem man stöter på härrör från järnvägens maskinella ursprung och är av mer idémässig eller filosofisk natur⁴⁸. *Järnvägen* består av designade konstruktioner och byggnadsverk i landskapet men är primärt varken arkitektur eller landskapsarkitektur utan är som Arne Kaiser (1994) beskriver: ett starkt kopplat infrasystem.

Järnvägsmiljöers kulturvärden

Järnvägen utgör ett tekniskt system och en maskin utan tak och väggar som av uppenbara skäl måste finnas i det landskap den genomkorsar, den är mättad med symboliska värden och sociala betydelser men är numera också en delvis obrukbar struktur för funktionen som modernt infrastruktursystem. Wolfgang Schivelbusch (1998) viktiga bok *Järnvägsresandets historia* hanterar en hel rad av de idéhistoriska frågor som ständigt återkommer; om den maskinella helheten, järnvägens tids- och rumsupplösande dimensioner och förändringar av människans mentalitet i industrialiseringens och mekaniseringens spår. Järnvägen är också primärt en anläggning och inte ett byggnadsverk eller stadsbyggnadselement. Ett intressant examensarbete av Annika Andersson (2004) tar upp frågan om kulturmiljösektorns brist på anläggningsbegrepp och de svårigheter som kommer av det; i hög grad tillämpligt på en diskussion om hur kulturvärden ska uppfattas och identifieras i järnvägssystemets fysiska miljö. Järnvägen som kulturfenomen tas också upp av Statens Fastighetsverk (2009) *Kulturfastighetsutredningen* i kompletteringsuppdraget

⁴⁸ Behandlas bland annat av Schivelbusch (1998) och Helldén (1986).

Berättelsen ekonomiskt liv och handelns förutsättningar - Del 2. Komplettering av fastighetsutredningen 2009 (2010). Där konstaterar man att:

Moderna väg- och järnvägsanläggningar är svåra att hantera inom det nu gällande lagsystemet, vilket inriktas på byggnader snarare än anläggningar och miljöer. Ett annat system för skydd och bevarande behövs för anläggningar av det här slaget, då vägsträckningar, bansträckningar, broar och liknande anläggningar som fortfarande är i bruk naturligt nog lyder under ständiga krav på förändringar och förbättringar. (Statens Fastighetsverk 2010:5)

När jag under åren arbetat med frågor om järnvägssystemets kulturinnehåll och eventuella värden så har flera olika begreppsmässiga och definitionsmässiga problem återkommit. Det har varit svårt att koppla grepp på frågorna därför att det varit svårt att hitta stöd i antikvarisk teoribildning. Det har verkat som om just tekniska system och anläggningar fallit utanför det antikvariska fokus som normalt hanterar bebyggelsen, byggnaderna och dess delar. Det har därför varit problematiskt att beskriva och värdera järnvägsmiljöer utan byggnadsverk (som försvunnit eller aldrig funnits), utan tydliga bebyggelsestrukturer men med anläggningsstrukturer, tekniska artefakter och fragment. Inte heller industriminnesforskningen har kunnat bidra i någon större utsträckning när det gäller dessa mer teknisksystemrelaterade beskrivningsfrågor.

Vad är egentligen järnvägsanläggningar för slags kulturmiljö? Trots beskrivningssvårigheterna så är järnvägsmiljöerna inte övergivna av kulturmiljövården. Stationsbyggnaderna har under lång tid uppfattats som historiskt viktig arkitektur och haft sin givna plats och status. En mer helhetsinriktad syn på järnvägsmiljöer har dock inte fått fäste på samma sätt även om ett ökande intresse för det industriella kulturarvet med tiden sannolikt kommer att leda till att skyddet för järnvägsmiljöerna kommer att se annorlunda ut. Några ansatser har också gjorts. Inför SJ:s bolagisering genomfördes en bred inventering av stationsmiljöer på regeringens uppdrag *Ändrad verksamhetsform för SJ* (Regeringens proposition 2000). Rapporten *Kulturvärden i stationsmiljöer* (Sandberg & Sundlin 2001) pekat ut ett antal miljöer där man föreslog utvidgningar av skyddet, bl.a. i Avesta/Krylbo där även andra byggda strukturer (perrongtak med mera) föreslagits ingå. Den utredningen låg sedan till grund för att ett antal järnvägsmiljöer nu är statliga byggnadsminnen⁴⁹. Sven-Olov Ahlberg och Bengt Spades inventeringar av väg och järnvägsbroar under 1990-talets slut anlade också ett helhetsperspektiv och strävade efter att hitta bättre sätt att värdera bl.a. tidigt betongbyggande. Resultatet ledde till boken *Våra broar – en kulturskatt* (Ahlberg & Spade 2001). Ytterligare ett helhetsgrepp på järnvägens kulturmiljöer längs med Inlandsbanan gjordes i början av 2000-talet (Sandberg, Nyqvist & Sundlin 2003).

Efter Banverkets övertagande av de fastigheter som inte ingår i Jernhusen⁵⁰ AB:s bestånd har ytterligare utredningar genomförts med det uttalade syftet att få fram listor på de objekt som snabbt och utan komplikationer kunde avvecklas⁵¹. Vilket fortfarande pågår i snabb takt⁵². Banverket (2008) gav ut broschyren *Kulturvärden längs spåret – Banverkets avvecklingsprojekt*. Dokumentet är till sitt innehåll ett tämligen dystert epitafium över ett kulturarv som inte längre platsar i den moderna järnvägsinfrastrukturen.

Frågan om industriella anläggningars kulturvärden aktualiserades för min egen del i samband med Konsthögskolans restaureringskurs 2005-06 där jag tillsammans med landskapsarkitekten Brita Holmberg

⁴⁹ Med författaren som handläggare inom Banverket.

⁵⁰ Tidigare SJ Fastighet som efter bolagisering heter Jernhusen AB. De ska på kommersiella villkor utveckla stationsområden, underhållsdepåer och godsterminaler längs järnvägen.

⁵¹ Dåvarande chefen för fastighetssektionen Anders Bength. Muntligt meddelande 2007.

⁵² Detta förefaller öka antalet komplikationer i form av dålig publicitet och lokala opinioner.

studerade den industriella marken vid Värtagasverket i Stockholm i ett område präglad av många förändringslager. I dessa studier ingick, förutom gasverksområdet, också närbelägna bangårds- och hamnområden. Platserna inom den studerade delen av Hjorthagen hålls samman av järnvägsspår som i många fall fortfarande ligger kvar. Studiet av den industriella marken kring Gasverkets mer självklara och högt värderade arkitektur gav nya impulser. Efterhand upptäcktes en hel del värdefulla strukturer och fragment i markens lappverk av överlagrade förändringar. Detta har också väckt frågor om järnvägsmiljöernas mindre uppmärksammade kulturinnehåll, vilket lett till tankar om behovet av bättre metoder för att beskriva och värdera kulturvärden (även triviala) i järnvägsmiljöerna. Idéer och förslag baserade på dessa tankar redovisades i elevrapporten (Bergkvist & Holmberg 2006:34–35 och 90-94)

Teoretiska perspektiv

Järnvägsmiljöer kan betraktas på en rad olika sätt, vilket kräver flera olika teoretiska perspektiv. Järnvägsmiljön är både del av den ”fina” kulturmiljön och av industrilandskapet, den kan uppfattas som teknisk anläggning och funktionsmiljö men också meningsskapande och meningsbärande landskapsarkitektoniskt verk i helhet och delar. Järnvägens miljöer är element i staden eller samhället men kan även ses som postindustriella landskap eller miljöproblem och i sin ytterlighet övergivenhet och förfall. Detta vida perspektiv på järnvägens fysiska miljöer har förutsatt en bred läsning av olika teorier, som på olika sätt bidrar till en bättre förståelse av fenomenen. Det blir fråga om att producera flera olika historier som relaterar till en övergripande berättelse (Evans 1997).

Järnvägens miljöer som del av det offentliga rummet är en central fråga med en rad teoretiska implikationer som återkommer på flera ställen ur olika synvinklar i detta avsnitt. Teorin om sociala fällor⁵³ har aktualiserats eftersom den har relevans för byggande och byggsektor i allmänhet och därmed också kan förmodas förklara hur järnvägens fysiska miljöer förändras i en process som innefattar avreglering och marknadsanpassning. Den globaliserade ekonomins allmänna och möjligen också generella effekter på den fysiska miljöns förändring från industriellt till postindustriellt betraktas här ur landskapsarkitektens perspektiv. En kort utflykt i turismgeografierna där frågan om kulturell ekonomi⁵⁴ diskuteras. Tom Mels beskrivning av kulturell ekonomi som kritik mot den ”kritikresistenta” ekonomiska huvudfåran kan i järnvägsfallet uppfattas som särskilt intressant.

”Kulturell ekonomi kan i detta sammanhang ses som en kritik som vidgar ekonomins vy och söker återförena den med elementära human- och samhällsvetenskapliga insikter.” (Mels 2007:46)

Frågorna om järnvägsmiljöer och andra industriella/infrastrukturella restmiljöer och deras eventuella kulturvärden är oundvikliga men kopplas här också till en diskussion om förfall och alternativa tolkningar av värde och användning som uppstått i en delvis subkulturell omgivning⁵⁵. Frågan om försvunna (eller fragment av) järnvägsparker/trädgårdar som värden i ett urbant/industriellt landskap aktualiserar också frågor om bevarande och restaurering och hur man kan se på begrepp som restaurering, rekonstruktion, konservering, tidstypisk efterbildning och fri förnyelse i en industriell kulturarvskontext.

Följande text är en genomgång som löper kronologiskt från skapande till upplösning.

⁵³ Dess tillämplighet på arkitektur, planering och byggande har diskuterats utförligt av Christinga Grange (2005) i avhandlingen ”Arkitekterna i byggbranschen”.

⁵⁴ Kulturell ekonomi kan bland annat uppfattas som en kritik mot den ”neoklassiska ekonomins hegemoniska ställning” enligt Tom Mels.

⁵⁵ Här finns en delvis Internetbaserad diskussion där förfallet och övergivenhetens möjligheter utforskas.

Postindustriell landskapsarkitektur

För en landskapsarkitekt faller det sig naturligt att vända intresset mot de teorier som utvecklas inom det egna kunskapsfältet. Det visar sig dock ganska snart att landskapsarkitekturens teorier inte ensamma räcker till för att ge den teoretiska resonansbotten som behövs när man bildligt ser ut över det historiska och nuvarande järnvägslandskapet. Det behövs mer för att förklara vad som hänt och fortfarande pågår i järnvägens fysiska miljöer - i alla fall för det ärende jag gjort mig.

Frågan om järnvägens fysiska tillstånd kräver impulser inte bara från landskapsarkitekturens teori utan också från andra kunskapsfält. De teoretiska reflexionerna har förutom en djupdykning i landskapsarkitekturens teoretiska texter också medfört en bredvid- och samläsning av en hel del andra kulturgeografiska, ekonomiska, historiska, idéhistoriska, filosofiska och antikvarisk-teoretiska texter.

De behandlade rumsliga och platsrelaterade frågorna i järnvägslandskapet (infrasystemets landskap) fångas inte helt av de beskrivningar av landskap och landskapsarkitektur som finns i teoretiska översikter som Swaffield (2002), Olsen (2003) och Murphy (2005). De flesta landskapsteoretiska texter som studerats efterlämnar en känsla av brist eftersom förhållandevis få landskapsarkitekter verkar intressera sig för de specifika problem och möjligheter som uppstår i relationen landskap – tekniskt system – infrastruktur, med några undantag. Gary Strang pekar i artikeln *Infrastructure as landscape* på den gränsöverskridande utmaningen:

Nature and infrastructure, working together, must be allowed to express themselves as a major determinant of urban and regional form. It is up to landscape architects, engineers, and biologists to show the way. (Strang 1996:226)

Swaffield (2002) pekar på konsekvensen i form av ökade förväntningar och efterfrågan på landskapsarkitektens tekniska kunskaper och kompetens och den utträngningseffekt det kan ha på andra viktiga och samhällskritiska uppgifter som landskapsarkitekter kan ha, eller ta sig an. Swaffields slutsats är dock att landskapsarkitekturen även fortsättningsvis måste sysselsätta sig med både instrumentell och kritisk teori inom både humaniora, samhälls- och naturvetenskap.

Infrastruktur (om än inte järnväg specifikt) återkommer mer frekvent som tema inom den postmoderna teori som uppstått under rubriken "Landscape urbanism". Waldheim (2006) pekar på att landskap under det senaste årtiondet trätt fram som en giltig modell för stadsplanering. Begreppet landskap inrymmer potential att beskriva villkoren för en utspridd urbaniseringsprocess, i synnerhet mot en kontext av stor biologisk komplexitet. Under samma period har landskapsdisciplinen genomgått en intellektuell och kulturell förnyelse. Landskapsfrågans ökade relevans inom planering kan tillskrivas den ökade miljömedvetenheten. Landskap har oförmodat trätt fram som den mest relevanta professionella arenan för den diskussion som historiskt förts inom arkitektur, stadsbyggande och/eller planering (i vid mening). Waldheim (2006) beskriver ett antal konceptuella kategorier och praktiker inom "landscape urbanism" som ligger utanför de discipliner som av tradition innehar rätten att beskriva staden. Som sådan inrymmer "landscape urbanism" underförstått en kritik av arkitekturens och stadsbyggandets oförmåga att förklara den samtida staden på ett sammanhängande, kompetent och övertygande sätt. "Landscape urbanism" kan ses som en omorientering där landskapet ersätter arkitekturen som stadsbyggandets grundsten. Helen Armstrong tar upp "landscape urbanism" och betonar dess intresse för det överblivna postindustriella landskapet:

Landscape urbanists are interested in how permanent and temporary landscapes can restore the dynamism in post-industrial cities. (Armstrong 2006:124)

Många författare har artikulerat den nyvunna insikten om landskapets betydelse genom beskrivningar av den samtida stadens föränderlighet och horisontella utvidgning. Landskapets potential uppmärksammas av många, bl.a. av Stan Allen (arkitekturprofessor vid Princeton) som citeras av Charles Waldheim i artikeln *Landscape as Urbanism*.

Increasingly, landscape is emerging as a model for urbanism. Landscape has traditionally been defined as the art of organizing horizontal surfaces...By paying close attention to these surface conditions – not only configuration, but also materiality and performance – designers can activate space and produce urban effects without the weighty apparatus of traditional space making. (Waldheim 2006:37)

Denna effektivitet – och möjligheten att skapa ”urbana effekter” utan de traditionella verktygen – gör landskapet särskilt lämpat för användning i vår samtida urbana omgivning. Den kännetecknad av snabba förändringar och av att ”spreta” horisontellt (sprawl). Mot bakgrund av decentralisering och minskande täthet så förefaller stadsbyggandets traditionella verktyg dyra, långsamma och oflexibla i relation till de snabbt förändrade villkoren för (och i) den samtida urbana kulturen.

Inom ramen för ”landscape urbanism” diskuteras också överblivenhetens problem i ett deindustrialiserat landskap. Alan Berger etablerar begreppet ”Drosscape”⁵⁶ som det oundvikligt överblivna som ständigt gäddar planernas förmåga att kontrollera men också är en stor utmaning,

Adaptively reusing this waste landscape figures to be one of the twenty-first century’s great infrastructural design challenges. (Berger 2006:199)

Bergers perspektiv är mer pragmatiskt än idealistiskt och han konstaterar att det vore naivt att tro att städer kan växa utan att skapa avfall eller överblivna ytor och platser och menar snarare att: *”Waste landscape” is an indicator of healthy urban growth*” (2006:203). Berger tar också upp Joseph Schumpeters teori om ”creative destruction”, där innovationer lagbundet mönstrar ut det gamla och omoderna. Även hos Jan Jörnmark finns intressanta skärningspunkter mellan fysisk miljö och ekonomiska teorier, bland annat Schumpeters teori om skapande förstörelse, men också den så kallade Moores lag⁵⁷ som förklarar samtidens allt snabbare förändringar av produktionsvillkor och produktionsgeografi. *Globala förkastningar* (Jörnmark & Ramberg 2004) och *Skogen, staten och kapitalisterna: skapande förstörelse i svensk basindustri 1810-1950* (Jörnmark 2004) förmedlar viktiga delar av den ekonomiskhistoriska bakgrunden till postindustriella landskapliga fenomen och problem. Ekonomihistorikern Jörnmarks intresse för ekonomiska processers fysiska representation har skildrats i flera populära böcker, *Övergivna platser 1* (2007), *Övergivna platser 2* (2008) och *Atomtorg, Porrharar och Hitlerslussar* (2009). Han driver också en populär hemsida med samma dokumenterande syfte.

Urban Woodlands - Biologi och miljöproblem

De industriella ödelandskapen i Sverige i allmänhet, och i järnvägssystemet i synnerhet, är småskaliga och punktformiga i jämförelse med de centraleuropeiska, engelska och amerikanska industriregioner som lagts ner, övergivits och helt eller delvis förfallit under efterkrigstiden. Globaliseringens effekter på de gamla industriella strukturerna längs med den amerikanska västkusten, i Yorkshire med flera engelska industribälten och Centraleuropa (Ruhr) har varit stora och efterlämnat rostbälten och dito miljöproblem i en skala utan motsvarighet i Sverige. Problemskalan har också motiverat insatser som förutsatt multidisciplinär kompetens.

Merparten av industriella miljöer är också starkt förorenade och att återanvända dem kräver samverkan mellan olika kompetenser och professioner. Dessa frågor behandlas av Niall Kirkwood (2001). Kirkwood betonar i inledningen betydelsen av “Manufactured sites” som en modell för stadsutveckling genom

⁵⁶ Ordet torde betyda skräplandskap men har också en rad andra konnotationer, enligt Berger.

⁵⁷ Betecknar fenomenet att antalet transistorer som får plats på ett chip växer exponentiellt (fördubblas var 24:e månad). Lagen har hittills hållit sedan den formulerades 1965 (Jörnmark & Ramberg 2004).

multidisciplinärt samarbete mellan vetenskapsmän, ingenjörer, planerare och designers. Begreppet ”Brownfields” har också utvecklats ur det strukturella och miljömässiga problem som övergivna och förfallande industriella platser ofta utvecklats till.

Brownfields are abandoned, idled or underused industrial or commercial facilities where expansion or redevelopment is complicated by real or perceived environmental contamination.⁵⁸ (McNeill & Lange 2001:61)

Bengt Isling (2006) har pekat på den relativa bristen på berättelser i svensk landskapsarkitektur, vilket leder till frågor och reflexioner över de postindustriella miljöernas betydelse i sammanhanget. Många av parkmiljöerna i Emscher Park i Ruhr-regionen bygger på storskaliga samspel mellan utformning och biologiska funktioner som på olika sätt inbjuder till sammanflätade berättelser om dåtid, nutid och framtid. I Landschaftspark Duisburg Nord hålls platsens historia samman med dess reningsprocess och återanvändning. I många av Emscher Parks miljöer utgör också järnvägsspår viktiga sammanhållande och strukturerande element. I Duisburg Nord finns det som kallas ”Rail Harp” (Latz 2001) som ett viktigt strukturerande och berättande element.



Bild 10. Landschaftspark Duisburg Nord. Tillägg i form av en nybyggd yta av ”park street squares” som Peter Latz använt här och i en del andra miljöer.



Bild 11. Landschaftspark Duisburg Nord. Spåren leder vidare in i parken.

⁵⁸ Brownfields-definitionen återfinns i US.EPA (Environmental Protection Agency) 1996.

Kathryn Gustafsons gasverkspark i Amsterdam utgör ett annat exempel på berättande landskapsarkitektur i industriella miljöer. I gasverksparken återanvänds plats och byggnader och dess historia flätas in i en ny berättelse där vattnet renas och leds till den badplats som har blivit en populär park och rekreationsmiljö i Amsterdam.

Återbruket av industriella miljöer brottas också med många problem som har att göra med hur avindustrialiserade platser uppfattas och också uppskattas av de människor som ska använda dem. Frågan har bland annat undersökts av Andreas Kiel (2004) som funnit att de postindustriella miljöernas betydelse i människors livsmiljö är stor. Kiel pekar på betydelsen av att bevara industriella strukturer och minnesmärken men menar också att naturens återtagande är en del av dessa miljöers kvalitet.

Ingo Kowarik pekar också på att utvecklingen av "urban-industrial woodlands" utgör en multidisciplinär arena där kompetenserna vanligen arbetar var för sig. Kowarik skriver:

In addition to nature conservation and landscape architecture, historic preservation should also be incorporated when the cultural foundation of the new nature development within post-industrial landscapes has historic preservation value." (Kowarik 2004:25)

Kowarik har också utvecklat⁵⁹ "the four natures approach" (2004:22) som omfattar den orörda naturen (Nature of the first kind), natur med agrikulturella inslag (Nature of the second kind), trädgårdar och parker (Nature of the third kind) och den typ av natur som uppstår av sig själv i urbana och industriella miljöer (Nature of the fourth kind). Kategorierna har betydelse för diskussionen om stadsnatur och öppnar för en högre värdering av vegetation i det postindustriella landskapet.

The advantage of the "four natures approach" can be summarized as the recognition of the existence of fundamentally different types of nature in urban-industrial landscapes. (2004:23)



Bild 12. Gasverksparken i Amsterdam. Vattnets väg illustrerar också en reningsprocess. I dess slutpunkt finns en badplats.

⁵⁹ Som är en vidareutveckling av John Dixon Hunts beskrivning av tre naturer (1992).

Järnvägens plats i det offentliga

Järnvägens fysiska miljö var ett tillskott av samma dignitet som de befintliga offentliga rummen kring städernas rådhus och teatrar. Det framgår av Edelsvärds idealstadsplan från 1859 (Book 1986). Skillnaden mellan dåtidens representativa järnvägsmiljö och dagens inbjuder till reflexion kring vilken slags offentlig miljö järnvägen är. Det finns anledning att fråga sig i vilken mån järnvägsinfrastrukturen representerar staten och på vilket sätt Banverket och dess efterföljare Trafikverket producerar och inte minst förvaltar och utvecklar förebildlig arkitektur⁶⁰ och offentliga rum.

Frågan om offentlighet och det offentliga rummet rör sig på två skilda fält: å ena sidan frågan om offentlighetens sociala och politiska innebörd och å andra sidan dess fysiska framträdande. Detta problematiseras av Gabrielsson (2006) med exempel från samhällsdebatten, bland annat "sexualiseringen av det offentliga rummet". Gabrielsson menar att offentligheten har flera arenor och avhandlas inom politisk filosofi, media, samhälls-, och kommunikationsteori, medan offentlighet i betydelsen offentligt rum avhandlas inom arkitektur, landskapsarkitektur och stadsbyggnad. Det är dock sällan som innehållet i det ena problematiseras och sätts i relation till det andra. Oförmågan eller oviljan att få det politisk/ideologiska fältet att hänga samman med det fysiska/arkitektoniska har effekter vars konsekvenser inte erkänns eller analyseras i någon större utsträckning.

I verklighetens järnvägsmiljöer framträder konflikterna med tydlighet där lönsamma delar enligt marknadsmässiga principer omvandlas till kommersiella ytor eller krymps till billigast möjliga minimum och där järnvägsmiljön som offentligt rum förefaller vara mindre viktig.

När järnvägens miljöer som offentliga rum och platser ifrågasätts och monteras ner blir fallet stort och dess produktion av glipor och mellanrum i stadsväven skapar en ny förtätning av överblivenhet, brist och bortfall av funktioner⁶¹. Om man så vill kan man också se järnvägsmiljön och dess överblivenheter och bristfälliga offentlighet som en illustration av den förändring i relationen stat – marknad som haft fysiska effekter. Samtidigt som avsnitt av de kommersiellt lönsamma delarna av det tidigare järnvägsteritoriet kommersialiseras så blir stora delar av samma territorium över. Det offentliga rummets kris och kommersialisering behandlas bl.a. av Margaret Crawford (1992). Hon pekar på överblivna platser och triviala mellanrum som betydelsefulla för det sociala livet. Crawfords (2005) beskrivning av "Everyday Urbanism", liksom flera andra postmoderna och alternativa beskrivningar, verkar alla utspela sig i storstadens centrum eller periferier. Sökandet efter "mötespunkter för nya möjligheter" och att utvinna mening ur det banala och andra ord ur den vardagsurbanistiska diskussionen får därmed ett lite tragikomiskt skimmer över sig. Det händer inte så mycket mellan den övergivna bangården och den illa skötta kommunala grönytan och man måste vara väl utrustad med utvecklingsoptimism för att se nya möjligheter just där. Forskare som arbetar med turism och besöksnäringar ställer frågor om vilka värden och egenskaper platser har, hur man lockar till sig investeringar, människor som vill bo där och besökare/turister. Alternativa ansatser inom ekonomi som "kulturell ekonomi" och "upplevelseekonomi" anlägger perspektiv som är användbara i den typen av resonemang.

Kulturgeografen Lars Aronsson (2007) ställer frågan om hur nutida bilder av platser skapas och berör ett antal problempunkter. Aronsson förklarar plats som sociala och fysiska aktivitetsrum som byggs upp av människors sociala handlingar och interaktioner, samt människans relation till den materiella omgivningen över tid. Platser påverkas också i en komplex interaktion med varandra från lokal till global nivå. Aronssons resonemang om människans utökade aktivitetsrum och en ökad rörlighet i det globala rummet

⁶⁰ Se Framtidsformer där åtgärder redovisades för att "staten skall vara förebildlig vad gäller arkitektur, formgivning och design". Regeringens proposition 1997/98:117. Framtidsformer Handlingsplan för arkitektur, formgivning och design (Regeringskansliet 1999)

⁶¹ Frågan om brist diskuteras av Catharina Gabrielsson i kap 2 "den meningslösa platsen" i hennes avhandling "Att göra skillnad" (2006).

av varor, tjänster, människor, kapital, mediebilder och information leder till frågan ifall platstillhörighet och hög rörlighet kan förenas. Aronsson tar upp flera aspekter där känslan av säkerhet och identitet ställs mot instängdhet och snävhets i tanken. Rörlighet kan representera frihet men å andra sidan också medföra rotlöshet och förlust. Aronsson reflekterar över platsbegreppet och till frågor om platslöshet och meningsförlust som följd av samhällsutvecklingen.

Aronsson diskuterar maktförhållanden, vilket torde vara en central fråga när ”systemvärlden breder ut sig på bekostnad av livsvärlden” (2007:115), vilket härrör från Jürgen Habermas teorier om privat och offentligt. Aronsson diskuterar också Bourdieu och frågan om olika sorters kapital. Aronsson menar att det i dagens samhälle finns en mångfald sätt att skapa kulturellt kapital. *”En enskild människa, liksom aktörer i form av organisationer besitter således olika grader av makt och har olika möjligheter att framföra sin konstruktion eller bild av en plats utveckling”* (Aronsson 2007:116). Sundin (2007) diskuterar i sin fallstudie av bl.a. stadsdelen Öster i Gävle frågan om socialt kapital. Sundin tar sin utgångspunkt i Bourdieus rum av sociala positioner där det sociala kapitalet är *”kontaktnätet, det vill säga sociala resurser som släktband, vänskapsförbindelser, grannar, kontakter och så kallad kåranda.”* (2007:83). Frågan om olika sorters kapital är viktig i förståelsen av plats och i detta fall järnvägsplatser där en ojämnhet förs mellan å ena sidan *”strävandet efter kulturell platsidentitet och å andra sidan platsutveckling genom ekonomisering”* (Aronsson 2007:116). Aronsson ställer frågan om detta bara är en konflikt eller om samtidigt tillsynes motstridiga existerande föreställningar av en plats också inrymmer möjligheter.

Sociala fällor och tillitsproblem

I föregående avsnitt har jag diskuterat en del teoretiska utgångspunkter som är viktiga för att förstå och inordna järnvägen i ett politiskt och ekonomiskt historiskt sammanhang. De arkitekturteoretiska aspekterna tillkommer och bidrar med ytterligare perspektiv, bl.a. frågor om olika slags offentlighet och frågan om vilken slags offentlig miljö det handlar om.

För att kunna förklara platsens utseende och tillstånd krävs dock ytterligare teoretiska perspektiv. Följande berättelse om varför det inte går att upprätta en taxiväxel i Palermo är rolig men samtidigt tänkvärd när man betraktar den svenska järnvägssektorn och de fysiska resultaten av sektorns omvandlingsprocess. Berättelsen finns återgiven i Bo Rothsteins (2003) *”Sociala fällor och tillits problem”*. Taxichaufförerna i Palermo använde inte kommunikationsradio och de hade inte någon ledningscentral. Skälen var att när man i början av 80-talet införde denna nymodighet urartade det hela i kaos och allmän anarki. Orsaken var att ingen litade på någon, trots att alla var medvetna om att man skulle vinna på att ha en gemensam taxiväxel. Alla chaufförer meddelade på taxiväxelns förfrågan att de befann sig närmast den aktuella körningen trots att bara en per definition kunde vara närmast. Taxiväxeln fick läggas ner och alla var förlorare. Historien beskriver hur den sociala fällan slår igen när ett antal aktörer inte litar på varandra, oavsett hur medveten man är om att man skulle vinna på samarbete (2003:11–12).

Avregleringen av den svenska järnvägssektorn kan enligt min mening sägas ha gjort sektorn till en i fysiskt avseende oreglerad eller åtminstone betydligt mindre reglerad allmänning, vilket givit dess miljöer drag av den allmänningens tragedi som är en vanlig förklaringsmodell inom miljöområdet när man ska förklara och förstå överutnyttjande och förödelse av gemensamma resurser, vanligen fiske, bete med mera. Järnvägsmiljöernas speciella fall handlar dock snarare om det sociala och kulturella kapitalets⁶² förbrukning och erosion.

Kristina Grange (2005) visar i sin avhandling *Arkitekterna i byggbranschen – om vikten av att upprätta ett kollektivt självförtroende* att byggbranschen i Sverige i mångt och mycket är anfäktad av dessa

⁶² Bo Rothstein säger att socialt kapital är antalet kontakter multiplicerat med graden av förtroende i dessa kontakter, av vilket man förstår att socialt kapital handlar om tillit och förtroende mellan individer och/eller grupper. Brist på socialt kapital leder till att den sociala fällan slår igen. Utgående från Bourdieu handlar erosionen av kulturellt kapital i järnvägsfallet om dagens likgiltighet inför järnvägen som kulturfenomen.

tillitsproblem och brist på socialt kapital som uppkommer när det av olika skäl inte är rationellt för aktörerna att lita på varandra. Vad som sägs om svenskt byggande och de kulturer som omger verksamheten är naturligtvis tillämpligt också på järnvägssektorn, vars aktörer delvis är desamma.

Järnvägen planerades och byggdes som ett sammanhållet och genomreglerat system. Vad som händer när sektorn slås isär och ett antal nya aktörer ska börja agera rationellt på ny och okänd mark är intressant. Järnvägssektorn är i full färd med att producera goda berättelser, liknande den om varför det inte går att upprätta en taxiväxel i Palermo.

Järnvägssektorn är och har i hög grad varit i besittning av socialt och kulturellt kapital både för de som arbetat i sektorn och de som använt den. "Hela folkets järnväg" fungerade på ett myndighetslikt sätt i förhållande till resenärerna och omgav sig med miljö och platser, normativa till sin karaktär. Järnvägssektorn är ett historiskt exempel på en stabil institution vars förekomst enligt Rothstein (2003) inte går att förklara vetenskapligt men som trots det är vanliga i Sverige och Nordeuropa generellt.

Ruiner och förfall

Man bör också lägga ett mer teoretiskt perspektiv på industrisamhällets olika drivkrafter för att fullt ut förstå vad som händer med dess fysiska miljöer. Det finns ett delvis obskyrt, men också akademiskt intresse kring industrisystemets omvandling i fysisk mening. Tim Edensors (2005) *Industrial Ruins – space, aesthetics and materiality* analyserar en rad fysiska och sociala fenomen som kan kopplas till platserns överblivenhet och förfall⁶³. Edensor menar att det som blivit över på olika sätt har stor betydelse och ser överblivenheten som en följd av en naturlig kapitalistisk mekanism, därav följer också en kritik av det kapitalistiska (och globaliserade) systemets allt snabbare utsöndring av förbrukade miljöer och platser. Edensors kritik handlar i första hand om den moderna samhällsplaneringens klåfingriga ambitioner att snabbt återställa ordningen, särskilt den ekonomiska. Edensors idéer omfattar också möjligheten av förändrade verklighetsuppfattningar där nya möjligheter att använda rummet uppstår ur den subkulturella tolkningen och användningen av de övergivna industriella landskapen.

Edensor menar att den övergivna platsen uppfattas innan minnena organiserats, tillskrivits och tillrättalagt för platsen och eventuellt blivit till nostalgi. Edensor driver resonemanget längre i kritik mot ett "extended present" där det nära förflutna blir en del av nuet när kommersiella intressen "kannibaliseras" på enskilda år, årtionden och andra okritiskt uttryckta nostalgiska kulturbilder (2005:128–129). Såväl kulturella/nostalgiska som kommersiella intressen ägnar sig enligt Edensor dessutom i mångt och mycket åt samma linjära tillrättaläggande av historia, platser och föremål. Även museijärnvägarna får sig en släng där en övergiven lokkyrkogård i Amazonas djungler får kontrastera mot våra välvårdade Europeiska ånglok, "polished out of existence" (2004:135). Järnvägmuseerna blir mausoleer där man förvarar lok och vagnar, förvandlade så att de verkar vara alldeles för nya för att vara gamla och för gamla för att vara nya. Den "heritage industry" (2004:136), som även järnvägmuseer och museibanor är en del av, producerar enligt Edensor platsbundna minnen. Drivkrafterna är flera, nostalgi är ett huvudelement liksom viljan att sakta in tiden; få tag på det som är föremål för ständig förändring. Bella Dicks (2000) skriver i *Heritage, Place and Community* under rubriken "The past in modernity" om de bakomliggande drivkrafterna för den moderna människans intresse för det förflutna; ett perspektiv som kompletterar Edensors kritiska resonemang:

The popularity of the past does not, perhaps, rest on a yearning for yesterday, but on the desire to explore a simulated past from the vantage point of a present-day voyeur, consumer or visitor. (Dicks 2000:47)

⁶³ Tim Edensor verkar som forskare vid universitetet i Manchester och har sin huvudsakliga produktion inom turismforskning och kulturgeografi.

Edensors diskussion behandlar hur man på olika sätt kan tolka det näraliggande förflutna som representeras av industriella ruiner. Diskussionen har också en allvarigare botten som handlar om makt, ideologier och politik. Det ligger alltid i maktens intresse att skriva historien, att ta sig rätten att formulera våra kollektiva minnen och koppla dem till platser och ting. Kulturvärden fungerar också enligt Edensor bra som bränsle för den nostalgi och känsla av "att det var bättre förr" som oftast utgör grogrund för nationalistiska, ideologiska och politiska projekt. Edensor och ett antal andra forskare och författare⁶⁴ som skriver om industrimiljöers förfall är viktiga för förståelsen av dagens järnvägsmiljöer och det förnyelsearbete, den omvandling och anpassning som pågår.

Järnvägen är och förblir dock bara en del av detta stora postindustriella problem men också med en del speciella egenskaper. Dess ursprungliga design handlar om representativ och funktionell formgivning sprunget ur dåtidens statsidealism⁶⁵. Systemet har överlevt det korta 1900-talet men drabbas efterhand av tilltagande ekonomiska svårigheter

Järnvägen uppstod och betjänade stora delar av den industriella struktur som idag är nedlagt, det innebär att stora järnvägsytor och järnvägsanknutna platser (inom och utom det nuvarande systemet) i en del fall kan beskrivas som industriella ruiner. Man kan också betrakta det från industrisidan och konstatera att många förfallande industrimiljöer har rent fysiska anknytningspunkter till järnvägssystemet. Förutom fabriker och andra produktionsanläggningar så är också järnvägsmiljöerna viktiga i ett växande intresse för överblivna miljöer och industriella ruiner.

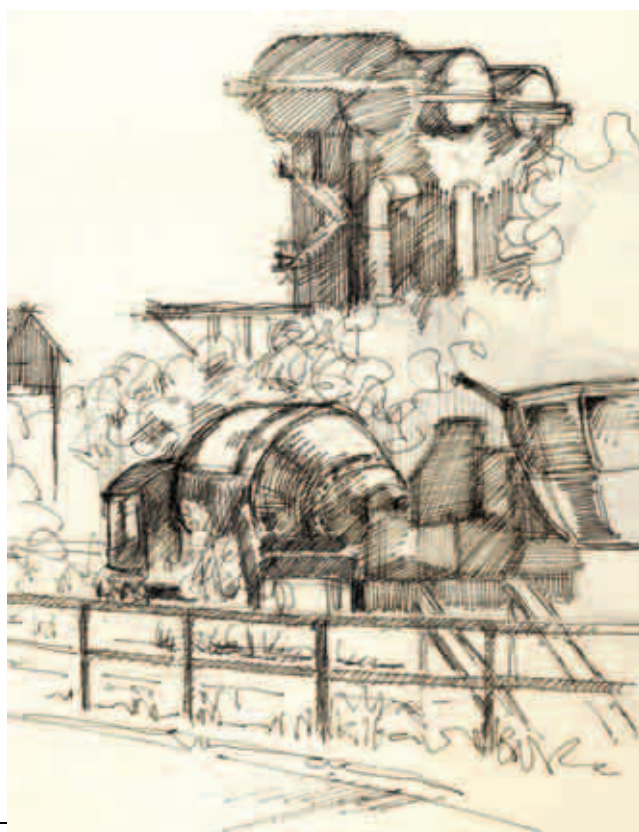


Bild 13. Landschaftspark Duisburg Nord, entrépartiet. Järnväg och järnvägsvagnar återanvända som parkelement. Nerbrytningen tillåts, synliggör platsens tidslager och tillför upplevelsevärden. Ur skissboken Ruhr 2006.

⁶⁴ Olli Lagerspets, Jan Jörnmark, Philip Roth (1997), Helen Armstrong.

⁶⁵ Statsidealismen diskuteras av Aronsson (1999) som menar att samhällsbegreppet före 1900 var laddat med "högstämda krav om gemenskap och sedliga krav på samhällets ledamöter". En pretentiös integrativ filosofi som under 1900-talet ersätts med en ny saklighet "inte mindre anspråksfull i sak, men väl i stil" (1999:33).

Metod

Avsnittet omfattar en diskussion om val av fall och hur man kan se på fall, vilka andra källor som finns och hur jag förhållit mig källkritiskt till dem och hur materialet analyserats.

Den järnvägshistoriska delen som behandlar traditionen kring arkitektur och trädgårdskonst utgör berättelsens ramverk. Mot den bakgrunden betraktas nutiden, med dess materiella och immateriella kulturspår. Stationer och järnvägsmiljöer har valts för att representera kategorier av fall som säger något viktigt om tidsanda och värderingar men också reflekterar den bakomliggande ekonomiska och politiska verkligheten.

Analysen, tolkningen och reflexionerna kring de studerade fenomenen tar sin utgångspunkt i en omfattande förförståelse som uppstått genom långvarigt arbete med järnvägens miljöer. Ett metodiskt problem har varit att jag från början haft en klart uttalad uppfattning om utgångsläget. Detta kan självkritiskt kallas för förutfattade meningar. Kritisk reflektion har därför varit särskilt viktigt för omvandlingen till en mer systematiserad förståelse. Förförståelsen har uppstått under åtminstone 15 år då en mängd olika järnvägsmiljöer besökts, dokumenterats och analyserats, många av dem flera gånger från 1993 och framåt. En bruttolista på ca 80 svenska stationer har utgjort urvalets utgångsmaterial, dessa har sedan reducerats till ett drygt 20-tal som sedan inom ramen för forskningsprojektet studerats på ett likartat och systematiskt sätt, som fall i en flerfallstudie (Stake 1995, Yin 1994). I kapitel 4 redovisas tre av dessa fall mer i detalj. I kap 4 redovisas en kartbilaga där de studerade järnvägsmiljöernas fördelning över landet visas.

Det större materialet utgör en bred dokumentation och fungerar som kontroll- och referensmaterial i förhållande till det mindre urvalet. Förutom ett rent mängd- och volymproblem så finns också andra aspekter på att hantera ett för stort antal fall i studien, bland annat att fokus blir för kvantitativt och stelbent (Sundin 2007). Den kvantitativa aspekten är nedtonad även om överslagsmässiga mätningar gjorts för att verifiera de studerade järnvägsmiljöernas ytmässiga förändringar. Fokus ligger dock på den enligt min mening viktigare kvalitativa undersökningen.

Det finns också ytterligare referensmaterial som omfattar ca 10 danska järnvägsmiljöer samt ca 20 europeiska järnvägsmiljöer, samt även en del andra tematiska inventeringar och projektanknutna genomgångar av järnvägens fysiska miljöer, som till exempel perrongtak, buller, och broar. Det breda referensmaterialet (nationellt och internationellt) ger grunden för det snävare urval som i första hand refereras till och som presenteras mer utförligt i kapitel 4.

Studierna av de olika platserna syftar till att analysera och förklara deras nuvarande innehåll och utseende, vad som är lika mellan olika platser och vad som skiljer. Samtidigt har det också varit nödvändigt att utveckla ändamålsenliga begrepp kopplade till olika typer av förändringar i de valda järnvägsmiljöerna. Skillnader mellan extensiv användning och förfall, olika typer av förskjutningar och överlagringar har blivit viktiga frågor för att kunna definiera ett antal viktiga kategorier av förändringar. I de studerade järnvägsmiljöerna finns också rester och fragment av park- och trädgårdsanläggningar som relaterar till den generella berättelsen om järnvägens park- och odlingskultur. Dessa är ofta svårfunna och svårtolkade. Försöken är dock viktiga eftersom det är svårt, för att inte säga meningslöst, att närma sig dessa platser utan medvetenhet om den tidsrumsliga dimensionen. Det rör sig också om åtminstone två huvudsakliga tidshorisonter, en längre och en kortare. Den längre har en utsträckning på som mest drygt 150 år⁶⁶ och den kortare närhistoriska, från 1988⁶⁷ och framåt, har på olika sätt avsatt fysiska spår i de studerade miljöerna. Artefakterna kan utgöras av mer eller mindre bevarade strukturer eller bara fragment inom det studerade järnvägsterritoriet: byggnader, ruiner, stora träd, buskar, lastkajer, övergivna perronger, perrongtak, utrangerad materiel, staket, murar, jordkällare med mera.

⁶⁶ Rester och fragment från ursprunget, stora träd, stenarbeten med mera.

⁶⁷ Banverkets bildande.

Det är först när tidsdimensionen läggs till som det är möjligt att tolka miljön och producera förklaringar som återspeglar platsen och tillför den mening som behövs för att förklara det enskilda fallet. Det finns också sociala dimensioner som till exempel organisations/verkskultur, yrkesmässiga roller och identifikationer som har betydelse för tolkningen och för konstruktionen av fallen. Metoden får alltså både induktiva, men också i hög grad abduktiva inslag, till exempel genom den överraskande och i förstone svårförklarade jordkällaren i bild 14. (Johansson 2000 och 2002, Stake 1995, Yin 1994, Åkerblom 2005, Alvesson & Sköldberg 1994).



Bild 14. Örbyhus. Jordkällare och murrester inom tidigare boställområde. I detta fall är det relativt lätt att tolka miljön och förstå att jordkällaren har järnvägsursprung även om det i övrigt inte finns några andra synliga spår av odling.

Ur den stora mängden järnvägsmiljöer har det inte varit svårt att sälla ut intressanta objekt, det vill säga sådana som kan antas vara särskilt innehålls- och lärrika i förhållande till frågeställningarna (Sundin 2007). Idén att se alla dessa järnvägsmiljöer som studiefall är en tankekonstruktion som uppkommit efterhand och i nära kontakt med dessa miljöer, det vill säga en induktiv process som tagit sin tid. Syftet (åtminstone från början) var främst att bringa ordning i oredan och försöka hitta rimliga kategorier och benämningar.

Studierna av järnvägsmiljöerna har inte lett till någon stor teori, vilket heller inte varit syftet, utan snarare till ett antal små teorier. Utgångspunkten har varit att finna och utveckla kategorier och benämningar genom att studera skillnader och likheter i de olika objekten. Flera olika teoretiska perspektiv har sedan använts för att diskutera och reflektera över vilket slags fall det varit frågan om.

Urval

Urvalet av järnvägsmiljöer har styrts av flera faktorer. En central fråga har varit representativitet, det vill säga att välja miljöer som på olika sätt är exponenter för svårbegripliga funktioner, materiellt förfall och andra brister. Objekten är i de flesta fall innehållsrika, med många varianter på överblivenhet, funktionella brister, dålig omvårdnad, rent förfall och till synes omotiverade funktioner. Orsakerna varierar också, från det uppenbara, oftast styrt av tekniskt tvingande omständigheter, till att man inte bryr sig i största allmänhet eller mer diffusa och kanske rent slumpmässiga orsaker.

Urvalet har i första hand styrts av vad jag identifierat som intressanta varianter på den ovan nämnda typen av förändringar inom ett omvandlat och i de flesta fall reducerat järnvägsterritorium⁶⁸. Någon brist på exempel finns inte. Frågan om urval skulle ha kunnat göras mer komplicerad än så. Det finns en rad andra intressanta skillnader som rymmer andra tänkbara frågeställningar, till exempel hur snabbt det överblivna territoriet omsätts och vilka faktorer som påverkar det. I denna studie har det räckt med det erfarenhetsmässiga konstaterandet att järnvägsmiljöernas utveckling (och/eller deras avveckling) inte enbart påverkas av strikt rationella ekonomiska faktorer utan också av en rad irrationella faktorer. Opinioner kan till exempel med samma självklarhet mana till kamp mot förfall och otrygga miljöer som de kan värna om och försvara en gammal järnvägsmiljö. Den lokala stationen kan vara en symbolisk fokuseringspunkt för frågor om lokal identitet och utveckling. Detta påverkar möjligheterna, såväl som angelägenhetsgraden, att återföra överbliven och onödig järnvägsmark till ordningen, med vilket menas någon form av ekonomiskt bärkraftig användning, eller som i många fall ideellt driven⁶⁹.

Det finns också skillnader beroende på vilka projekt som bedrivits inom olika delar av järnvägssystemet och på vilka sätt och i vilken grad de påverkat den fysiska miljön, till exempel bullerbekämpning, plankorsningssäkerhet och avverkning av enstaka träd och bestånd som kan hota säkerhet och drift. Sådana verksamheter sker enligt min uppfattning i allmänhet utan ställningstaganden till estetiska konsekvenser för järnvägen. Vissa rent tekniska projekt av stor teknisk och ekonomisk omfattning kan också ha passerat utan att sätta särskilt mycket spår i den fysiska miljön, till exempel signal- och elkraftprojekt. En viktig faktor är också tiden; när i investerings- och återinvesteringsperioden som åtgärder skett. Projekt från 90-talets början skiljer sig från de senaste årens projekt, inte minst de större och modernare projektens större hänsynstagande till kulturmiljö- och gestaltungsfrågor i planering och projektering. Hur detta kommer att få genomslag i byggande och förvaltning av järnvägsmiljöer är dock för tidigt att yttra sig om.

Analysen och tolkningen av fallen rör inte en enskild nersliten och förfallen miljö, utan många sådana, vilket gör studien till en flerfallstudie. De förklaringar som läggs fram till varför det ser ut som det gör grundar sig på studier av ett antal sådana platser som inbördes varierar men som ändå kan representera en stor del av det reducerade järnvägsterritoriet, eller om man så vill den vardagliga järnvägsmiljö som ligger utanför de stora och påkostade projektens inflytande. Här bör understrykas att de stora urbana infrastrukturmiljöerna inte stått i fokus utan att det är just den gamla ”landsstationen”, dess vardagliga närområde och gränser mot omgivningen som studerats⁷⁰. Förändringen, eller om man så vill förbättringen, av dessa vardagliga järnvägsmiljöer är en successiv process av förändring och omställning, vars motiv och drivkrafter varierar avsevärt. De små projekten/ förändringarna med snäva fysiska avgränsningar fångar sällan in hela det gamla järnvägsterritoriet. Betydande ytor i form av gamla spårområden, bangårdar, lastområden och övervuxna lastkajer har en tendens att bli över. Efter denna tämligen omfattande utläggning om de studerade miljöernas bristfälliga gestaltungsmissiga tillstånd och problematiska utveckling förtjänar det att påpekas att de samtidigt självklart fungerar som tekniska järnvägsmiljöer.

Kategorier

Det stora tidsspännat gör att järnvägsmiljöerna inte kan uppfattas och förstås här och nu och inte heller bara i ett närhistoriskt perspektiv. Den nya järnvägen ligger oftast bokstavligen på samma plats som den gamla,

⁶⁸ Järnvägsterritorium används här för att beteckna ytor som uppfattas som en del av nuvarande och/eller tidigare mark för järnvägsändamål, innefattande arbetsområden såväl som områden för bostäder och t.ex. odling.

⁶⁹ Till exempel Storviks stationshus som drivs och ägs lokalt.

⁷⁰ Undantaget Värtans stations och bangårdsområde och en del andra miljöer inom Stockholmsområdet.

där rester och fragment kan vara upp till 150 år gamla. Denna lagerföljd utgör också en del av järnvägens specifika platsbundna systemegenskaper.

Utgångspunkterna för diskussionen om begrepp har sin upprinnelse i en diskussion som fördes under Konsthögskolans restaureringskurs 2005/06 som behandlade industriarkitekturen och dess potentiella men inte alltid erkända kulturmiljö- och industrihistoriska värden. Med utgångspunkt i den svenska restaureringskonstens viktigare texter⁷¹ diskuterades hur man skulle kunna beskriva och värdera den industriella marken. Den diskussionen kom att handla om värdering och olika aspekter på bevarande och återanvändning/återbruk av industriella platser. (Bergkvist & Holmberg 2006, s. 34-35 och 90-94).

Nedbrytningen och förfallet i de studerade industriella miljöerna, i Sverige, Finland, Tyskland och Nederländerna satte också fokus på flera estetiska frågor. Kan till exempel järnvägsräls ligga kvar och uppfattas som en värdefull resurs i en omvandlingsprocess? Hur kan det överblivna brukas och återbrukas? Hur tar naturen tillbaka platsen? Om och hur uppstår industrinatur och vad är i så fall det? Hur förstår, tolkar och värderar man fragment av strukturer och objekt i en industriell miljö? Hur ska man förstå tidslagrens transparens och hur de flätas i varandra?

Man kan också beskriva det som att platsens karaktär uppstått flera gånger inom samma geografiska område och mellan dessa mer tydliga förändringpunkter genomgått mindre, men ständigt pågående omvandlingar, ofta kopplade till olika uppgraderingar och teknikskiften. Här skiljer sig den ”tekniska platsen” kopplad till och underordnad ett tekniskt system från t.ex. en byggnad där arkitekturen i sig har en starkare och oftast mer bestående ställning. Gamla industriella miljöer som studeras med landskapsarkitektblick närmar sig snabbt den kunskapsmässiga periferin, i synnerhet om man betraktar anläggningen som helhet och vänder blicken från enskilda byggnadsverk. Den traditionella kulturmiljövårdens brist på anläggningsbegrepp (Andersson 2004, Statens Fastighetsverk 2010) är problematisk eftersom utgångspunkten är mark och omgivning.

Hur studerar man då industrimarken, som till skillnad från husen blir ett ofta oöverskådligt lapptäcke av överlagringar, ändrade och/eller ersatta funktioner, övertäckta ytor, delvis borttagna strukturer, kvarlämnade delar och objekt, rester av planteringar, enskilda kvarvarande träd med mera. Inom järnvägsteritoriet tillkommer att identifiera järnvägstekniska spår av olika slag. Mot den bakgrunden har det varit ändamålsenligt att titta på och analysera den fysiska miljön med utgångspunkt från begreppen *överlagring*, *förskjutning* och *reduktion* eftersom dessa fenomen uppträder i olika grad och i olika kombinationer i alla studerade järnvägsmiljöer.

I genomgången av de olika fallen har jag följt en enhetlig linje, även om variation uppstår då förutsättningarna är mycket olika från plats till plats. Grunden utgörs av en kort historik och beskrivning av järnvägsmiljöns uppkomst och relationer till omgivande stad/bebyggelse/samhälle och verksamheter. Bilden av den historiska järnvägsanläggningen jämförs med den nuvarande miljön. Finns det en territoriell, strukturell problematik på platsen och vari består den? Vilken typ av problem dominerar? Skillnaden mellan den historiska anläggningens utbredning och den nuvarande anläggningens funktionella behov har uppskattats och i en del fall mätts. Olika ytor inom järnvägsteritoriet har beskrivits utifrån deras nuvarande status. Termer som extensiv användning/skötsel och förfall används för att beskriva deras fysiska status.

Slutligt urval

I den slutliga genomgången och bearbetningen av de studerade järnvägsmiljöerna har en del både praktiska och teoretiska aspekter tillkommit. Nya möjligheter har uppstått då både nyare och äldre bildmaterial tillkommit och återupptäckts. Några miljöer har tonats ner och andra har framstått som mer viktiga och intressanta. De tre redovisade platserna är i huvudsak valda därför att de är innehållsrika fall, representerande ”återuppståndna” regionalstågstationer av olika ålder (Heby, Örbyhus) präglade av stora

⁷¹ Venedigdokumentet (1964), Lundberg (1966), Hidemark (1991), (1996), Lisinski (1996), Bedoire (1998).

ytor, synliga rester av tidigare arkitektur och trädgårdsarkitektur samt när det gäller Hagaström också en nedlagd järnvägsverksamhet där förfall och igenväxning skett utan avbrott. Den geografiska närheten har varit en fördel eftersom det varit möjligt att återbesöka platserna kontinuerligt.

Sättet att beskriva platserna inklusive förklarande figurer presenteras mer utförligt i direkt anslutning till kap 4.

Järnvägsintresse och källkritik

Det har skrivits åtskilliga böcker och artiklar om järnvägshistoria, inom olika vetenskapliga discipliner såväl som en oöverskådlig mängd böcker riktade mot det som kan beskrivas som det ”stora järnvägsintresset”. Grunden för det allmänna teknik- och kulturhistoriska järnvägsintresset är mångbottnat och man måste troligen ge sig in på det psykologiska kunskapsfältet för att fullt ut förstå den utbredda fascinationen inför de flesta aspekter av järnväg och järnvägsteknik. En viktig drivkraft är antagligen modelljärnvägarna. Modelljärnvägsintresset började ta riktig fart i USA och England på 1920-talet och under 40-talet i Sverige med god hjälp av tidningar som ”Teknik för alla” och ”Hobby-folk”⁷². Att bygga skalenliga modeller är således ett gammalt intresse och på många sätt ännu idag sammanvävt med det allmänna och stora teknik- och kulturhistoriska intresse som frodas kring järnvägarnas materiella och immateriella kulturarv. Här återfinns också modellbyggarens intresse för att återge miljöer och omgivningar så troget som möjligt. Modellintresset faller utanför ämnet för avhandlingen men bidrar samtidigt till en bättre förståelse för vad som betraktas som viktigt eller mindre viktigt inom det stora ideella järnvägsintresset. Järnvägsintresset är också en världsomspännande intressegemenskap på olika nivåer⁷³ där tusentals entusiaster ser till att ångloken fungerar och för berättelser och kunskaper vidare.

Det ideella järnvägsintresset utgör också en tillgång där faktauppgifter sällan är ett problem om det gäller någonting som har med tekniken att göra. Det är snarare så att blotta mängden av i många fall rätt osorterad information kan stå i vägen för det kunskapssökande som ligger utanför det rent tekniska intresset. Det är en tillgång så länge intresset är i huvudsak tekniskt. Det finns alltid någon som vet besked om när vagn si, eller transmissionen till ånglok så, började användas, hur länge gods av ett visst slag transporterades mellan plats A och B med mera. Det är däremot svårare att matcha ”mjukare forskningsfrågor” mot ”järnvägsintresset”, därtill är intresset i allmänhet alltför tekniskt orienterat. Detta visade sig bland annat i arbetet med jubileumsårets utställning *Trädgården tur och retur* som visades 2006⁷⁴ om den svenska järnvägens odlings- och planteringsväsende, där en rad nya frågor lyftes fram, bland annat resonemang om förfall, plats och utveckling, kvinnans ställning inom järnvägsorganisationen, planteringsväsendets sociala betydelse och andra frågor som inte hade med teknik, lok och vagnar att göra.

Trots det allmänt stora järnvägsintresset verkar det inte finnas något specifikt intresse med utgångspunkt från järnvägens odlings- och planteringsväsende. Detta är lite paradoxalt då det svenska trädgårdsintresset är stort och dessutom till sitt ursprung och sin geografiska spridning i landet är starkt sammankopplat med järnvägens etablering och fortsatta utbyggnad under 1800-talet. Antingen finns det okända men fundamentala skillnader mellan teknik- och trädgårdsintresse eller är det så enkelt att bristen på kunskap och dokumentation om planteringsväsendet, i kombination med bristen på fysiska spår, gör att det saknas grund för ett mer utbrett allmänintresse.

Avhandlingens huvudfrågor handlar om de nuvarande järnvägsmiljöerna och det förfall som präglar stora delar av dem. Strukturer och fragment av historiska anläggningar finns kvar och väcker därmed frågor om

⁷² Lars Olof Karlsson, järnvägshistoriker Sveriges Järnvägsmuseum Ängelholm, muntligt meddelande 2008.

⁷³ Svenska järnvägsklubben (SJK) anordnar bland annat resor till olika Europeiska järnvägsresmål.

⁷⁴ Producerades av Banverket och Sveriges Järnvägsmuseum.

hur den historiska järnvägsmiljön var utformad och vilket tänkande som låg bakom. I järnvägens fall rör det sig om en i detalj designad och utformad helhet, som idag dock är ganska problematisk att komma riktigt nära inpå. Källbristen är besvärande, många ritningar är försvunna, slängda i omfattande gallringar och det som återfunnits är fragmentariskt. Forskare och studenter har misslyckats med sökningar i Riksarkivet där en del förmodligen fortfarande kan finnas. Man kan också anta att en del kan finnas att upptäcka i andra arkiv, hos museiföreningar och enskilda entusiaster. Konsthistorikern och trädgårdsforskaren Catharina Nolin (1999) pekar också på källbristen i sin avhandling gällande de offentliga parkernas utveckling under 1800-talet. Nolin konstaterar att SJ gjorde sig av med arkivmaterialet vilket gjort det svårt att ge en tydlig bild av verksamheten. Nolin behandlar heller inte järnvägsparkerna utförligt.

Bildmaterial är svårt att få fram då det gäller de äldre trädgårdsanläggningarna. Här är man ofta hänvisad till äldre handkolorerade vykort. Situationen gör att många frågor om de äldre järnvägsparkerna kvarstår. Men även senare omläggningar är svåra att hitta dokumentation på. Ett mindre antal ritningar av Enoch Cederpalm⁷⁵ har återfunnits (Fogelberg & Lagerberg-Fogelberg 2007). Gösta Reuterswärd⁷⁶ var lyckligtvis en flitig fotograf vars privata bildarkiv numera förvaras på Sveriges Järnvägsmuseum, till nytta för ett förhoppningsvis ökande intresse för järnvägarnas parker och planteringar och det omfattande organisatoriska system som var sammanlänkat med det.



Bild 15. Örebro Norra Järnvägsstation 1911. Exempel på handkolorerat vykort.

⁷⁵ SJ:s fjärde trädgårdsdirektör 1910-1937.

⁷⁶ SJ:s siste trädgårdsdirektör 1938-1960.

Dokument- och bildstudier

Arbetet har främst bedrivits genom fältarbete där utvalda järnvägsmiljöer besökts och dokumenterats genom skisser och fotografering. Fotografiska jämförelser har gjorts för att dokumentera förändringar i olika tidsperspektiv. Tillgången till historiskt bildmaterial är generellt god och lätt tillgänglig då Sveriges Järnvägmuseum lagt stort arbete på att digitalisera stora mängder järnvägsbilder (Bild databasen SOFI). Till detta kommer stora mängder ännu ej digitaliserat bildmaterial i Trafikverkets Museers fysiska bildarkiv i Gävle.

Information om järnvägsmiljöer har sökts i museets och Banverkets arkiv och bibliotek (i Gävle och Ängelholm) som sannolikt utgör det mest samlade och kompletta som finns. I några fördjupningar har ytterligare bildinformation hämtats ur Heby kommuns arkiv och en privat samling⁷⁷. Det historiska bildmaterialet är behäftat med en rad generella problem. Bilder som föreställer park- och trädgårdsanläggningar är i det närmaste obefintliga i det äldre materialet. Det är oftast stationsmiljöns spårsida med lok och vagnar som avbildas, ibland med stationens personal uppställd. Vykorten utgör i det äldre materialet den säkraste källan till kunskap om parker och planteringar i anslutning till stationsmiljön. Bilder från boställenas yttre miljö saknas också i hög grad, åtminstone i de studerade arkiven. Här behövs efterforskningar i en helt annan skala än vad som är möjligt inom ramen för denna undersökning. Generellt borde det vara en angelägen uppgift att spåra upp och sammanställa bilder av järnvägens äldre trädgårds- och parkkultur, även från de större privatbanornas i detta avseende helt okända historia.



Bild 16. Vimmerby 1944. En förträffligt komponerad bild som under författarens verksamhet vid Banverket kommit till god nytta som vinjett i olika presentationssammanhang. Den demonstrerar också det ibland problematiskt subjektiva med Gösta Reuterswårds fotokonst där ljus och komposition blivit viktigare än redovisningen av innehållet.

⁷⁷ Karl-Erik Erixon, Tierp.

Kritiska reflexioner kring bildmaterialet

I det äldre fotomaterialet, före 1930, förmedlas en representativ bild av järnväg som reflekterar samhällsordning och värderingar. I den mån parker och planteringar förekommer så är det som fond för stationen, där byggnader och maskiner spelar huvudrollen. I Gösta Reuterswärd's fotografier är det tvärtom. Gösta Reuterswärd bildarkiv som förvaras på Sveriges Järnvägsmuseum har en speciell ställning som källa. Materialet omfattar ett stort antal fotoalbum med svart-vita bilder från i huvudsak 1940-talet. Materialet ger en god, men subjektiv, bild av 40-talsanläggningarna. Här presenteras järnvägens trädgårdar både sakligt men ibland också med ett uttalat, för att inte säga utstuderat, svart-vitt ljus och skuggspel. Bilderna är i allmänhet avfolkade eller med någon enstaka noga regisserad deltagare. Intresset för den järnvägstekniska omgivningen är mycket litet och det är uppenbarligen inte det som Gösta Reuterswärd är ute efter att skildra. Reuterwärd's bildmaterial är problematiskt som källa. Bilden från Vimmerby (bild 16), tagen av Gösta Reuterswärd 1944 ger anledning till några metodkritiska reflexioner. Alla bilder är mycket stillsamma, möjligen för att illustrera att det rör sig om miljöer där man väntar. En stins vänder ryggen till tågen och betraktar rosenspaljén, en ensam tjänsteman med portfölj sitter på en svängd bänk, en liten flicka tittar eftertänksamt ner i vattnet. Bilderna samspelar på flera sätt med Gösta Reuterswärd's idéer och verksamhet. De är lika mycket illustrationer av idéer som av den faktiska verkligheten.

En rad olika bildkällor har använts, bilder med olika ursprung och för olika syften. I mitt arbete har det varit viktigt att anlägga en källkritisk blick på det omfattande bildmaterial jag använt.



Bild 17. Mjölby 1878.

Generellt är bristen på vardagsbilder stor. Detta uppmärksammades redan 2006 i samband med trädgårdsutställningen *Trädgården Tur och Retur* då bilder som skildrade vardaglig verksamhet inom planteringsväsendet eftersöktes. Det visade sig svårt att få fram sådana. Ett fåtal bilder på lastning av utplanteringsväxter, skötsel, vattning och mer vardaglig verksamhet med anknytning till planteringarna återfanns dock. Denna typ av bilder förekommer nästan inte i det äldre materialet från 1800-talet då all fotografering uppfattades som en högtidlig händelse och som också begränsades av dåtidens fototeknik som krävde långa exponeringstider. Uppsträckta män i uniform framför stationen har ofta lett till att fotografen bokstavligen vänt ryggen mot parken. Ett undantag med anknytning till park och planteringar är bilderna

från Tierp (bild 19). Bilden från Mjölby (bild 17) från 1878 är unik och visar parken under anläggningsarbetet. Den viktigaste bildkällan till de äldre anläggningarna är oftast vykortsbilder, ibland handkolorerade.

Den största mängden av de bilder jag använt utgörs av inventeringsbilder, egna och andras som tagits för olika ändamål, till exempel för att dokumentera befintliga förhållanden, pågående projekt eller något särskilt problem, till exempel buller. Stora mängder bilder som tagits för produktion av informationsmaterial oftast tagna av yrkesfotografer finns också, bland annat i Banverkets bildarkiv. Digitaliserade bilder av blandat ursprung och för olika ändamål finns i historiska bilddatabasen SOFI på Sveriges Järnvägmuseum, liksom stora mängder bilder i det fysiska bildarkivet, där också Gösta Reuterswårds fotopärmar numera förvaras.

Projektet ”Slitna järnvägsmiljöer” utgör ett omfattande bild- och textmaterial från inventeringar av delar av järnvägsystemet under åren 2001 och 2002. Inventeringarna gjordes utifrån ett resenärsperspektiv samt med särskild uppmärksamhet på tillgänglighet för funktionshindrade. Resultatet är i vissa fall mycket subjektivt med mängder av värdeomdömen, möjligen framkallade genom den bestörtning som drabbade dem som gjorde inventeringarna när man såg den faktiska situationen i en stor del av miljöerna. I avhandlingen har jag närmare granskat sju av dessa inventeringar⁷⁸. Korta citat ur materialet redovisas i bilaga 2.

Intervjuer och samtal

Samtal om de specifika fallen har genomförts med personer som varit inblandade i projekt och åtgärder eller på annat sätt haft kontakt med platsen. Bredd har eftersträvat i urvalet, det rör sig om samhällsplanerare, chefer/projektledare, miljöhandläggare, medarbetare inom fastighetsorganisationen samt även ett antal konsulter som inte är anställda inom Banverket.

De mer generella frågorna om järnvägsmiljöernas tillstånd har förts med delvis samma personer men även annat underlag har studerats, bland annat insändare och åsikter i interna media/diskussionsforum samt i några fall även dagspress. Samtalen om förfallet, bristen på skötsel och i vidare bemärkelse den fysiska järnvägsmiljöns funktioner och standard har i några fall bedrivits som semistrukturerade intervjuer med utgångspunkt från ett antal utvalda fotografier. Många samtal har också skett i en friare form.

⁷⁸ Inventeringar och planeringsdokument förtecknade under otryckta källor.

3. Järnvägs kulturer – en historisk återblick

När man i våra dagar rör sig i järnvägs miljöer kan man med fog ställa sig frågan vad det finns för värden i det uttjanta, överblivna och ibland uppenbara förfall som möter. De materiella resterna och fragmenten kan vara intressanta i sig men bildar sällan begripliga mönster som låter sig avkodas och förstås. Berättelsen är viktig för vår möjlighet att plocka ihop bitarna till något begripligt.

I kapitlet har jag dock valt att inte ta med den längre berättelsen om järnvägens parker och planteringar. Planteringsväsendets historia och de fem trädgårdsdirektörerna som berörs har beskrivits av flera forskare och behöver inte återupprepas här⁷⁹. Jag har valt att fokusera på de faktorer som har betydelse för förståelsen och tolkningen av det nuvarande och sådant som kan vara relevant i en diskussion om hur det förflutna kan ses som samtida resurser.

Jag har också valt att ta med frågan om kvinnorna i järnvägens tjänst och frågan om privatbanornas organisation och system för skötsel och förvaltning av den yttre miljön. Slutligen finns också några noteringar kring SJ-tjänstemännen Mårten Sjöbecks och Gösta Reuterswårds verksamheter som har mer direkt koppling till det jag valt att kalla ”arvet efter planteringsväsendet”. Detta är intressant inte minst för att deras uppdrag kontrasterar mot dagens uppfattning om vilka uppdrag som kan finnas i en infrastrukturförvaltning. Sjöbeck var byråchef med landskapsbeskrivande och folkbildande uppdrag och Reuterswård verkade som trädgårdsdirektör.

De svenska järnvägarna började byggas 1856 när det stora flertalets tankar och sinnen ännu var djupt förankrade i bondesamhällets föreställningsvärld⁸⁰. Den nya järnvägen var hypermodern men utformningen av det nya präglades av 1800-talets borgerliga smak som vid den tiden var liktydigt med god smak. SJ:s förste trädgårdsdirektör Olof Eneroth (1863) liknade järnvägen vid en kulturström på vilken ”den goda smaken kommer farande” (1863:37–38). Som beskrivits i teoriavsnittet var fascinationen över det nya stor och järnvägen kom att bli en omvälvning och ett tekniksprång som i ett slag förändrade människors uppfattning om tid och rum. Författare och kulturpersoner diskuterade och debatterade det nya och beskrivningarna och bilderna var många.

Fascinationen inför tidens upphävande och rummet krympning var särskilt stor och skildrades i böcker och artiklar redan från 1830-talet och framåt. En del är också skeptiska mot nymodigheterna och det nyttiga i att färdas med för stor hastighet ifrågasätts. Schivelbusch (1998) diskuterar den tids/rumsliga frågan i *Järnvägsresandets historia* men också frågan om människans uppfattning av det omgivande landskapet. Flera av tidens stora tänkare gick till storms mot industri- och maskinsamhällets framväxt i allmänhet, ofta med järnvägen och ångloket som symbol för det maskinella samhället, dess fördärvlighet och ”destruktion av landskapet”. (Helldén 1986:216). Järnvägen drog till sig en rad värdekonserverativa reaktioner under sin europeiska etableringsperiod under första halvan av 1800-talet. John Ruskin och Charles Dickens hörde till

⁷⁹ Eva Gustavsson (2001 och 2006), Åsa Klintborg Ahlklo (1993), Mikael Pålsson (2005), Fredrik Fogelberg och Charlotte Lagerberg Fogelberg (2007).

⁸⁰ Både det statliga stambanenätet och de privata järnvägarna har samma startår i Sverige.

de brittiska kritikerna. (Schivelbusch 1998, Helldén 1986). Även i Sverige fanns ett artikulerat motstånd mot järnvägen, bland andra riksdagsmannen Leonard Fredrik Rääf och Fredrika Bremer (Schivelbusch 1998)⁸¹. En del av dessa många kritiska röster oroade sig för förlusten av resandets kvaliteter (Monö 1996, Schivelbusch 1998). Man oroade sig för att man skulle förlora resandets sinnliga kvaliteter och resenären skulle förvandlas till ett paket att transporteras.⁸² (Schivelbusch 1998:51).

Ordning och struktur

Den nya järnvägen skulle fungera som ett urverk. Systemet byggdes och organiserades som nämnts med militära förebilder, där tydliga hierarkier och ordervägar härskade, ett krav för att upprätthålla den punktlighet och ordning som var en förutsättning för systemets funktion. Det var Nils Ericsons s.k. enmansmyndighet (Brundin 2004:115) 1855-62, som gavs utomordentliga befogenheter. Ericsons genomförande byggde väsentligen på hans erfarenheter från Göta Kanal och stambanornas utbyggnad formades på motsvarande militäriska sätt där man också till en början använder soldater som arbetskraft (Lundström 2004:88). Den starka disciplinen motsvarades av en yttre ordning präglad av likartade ideal, bildning, prydlighet, ändamålsenlighet och kontroll. Det är tidstypiska ord i en framväxande borgerlig kultur och som passar särskilt väl för järnvägsverksamhet.

Ju äldre något blir desto troligare är det att det tillmäts värde; järnvägen befinner sig i det sammanhanget i ett kritiskt läge. Ånglokets 200-årsjubileum firades i England redan 2004 och det svenska järnvägssystemet firade sitt 150-årsjubileum så sent som 2006. Jubileer har också sin symboliska kraft och pedagogiska poänger. Det svenska järnvägssystemet har firat sina jämna födelsedagar med pompa, ståt och minnesskrifter. Det är en tradition som bestod så sent som 2006, även om den formella pompan och ståten lättat något. Kung Carl XVI Gustav lät dock traditionsenligt transportera sig med tåg till en del begivenheter under jubileumsåret.

Järnvägssystemet var från början inte bara en fråga om person- och godstransporter utan också ett politiskt och socialt projekt som omfattade en rad materiella och immateriella egenskaper. Arkitektur och trädgårdskonst var en del av detta omfattande projekts innehåll och dessutom en mycket viktig del. Järnvägen var också ett uttalat kulturspridningsprojekt⁸³, här finns skillnader i jämförelse med andra europeiska länder som åtminstone inte verkar ha haft samma starka trädgårdstradition inom järnvägsförvaltningarna, alternativt är det en lika eller ännu mer försummad forskningsfråga där⁸⁴. Frågan om kulturspridning tas också upp i de grundläggande källorna. Agaton Sundius inledde:

I många afseenden hafva statsjärnvägarna gifvit goda föredömen, och äfven genom sina planteringar torde de hafva verkat uppfostrande på befolkningen i de trakter, som af järnvägarna beröras. (Sundius 1906:584)

Järnvägen formades som bestående kulturmiljö i huvudsak under 1800-talets senare hälft och en bit in på 1900-talet. Dagens historiska kvarlevor (och värde) formades av flera faktorer, både det materiella innehållet som finns kvar, men också det immateriella som lever kvar på många olika sätt i form av ett tämligen brett och djupt rotat folkligt intresse för järnvägarnas teknik, arbetsformer, maskiner, miljöer, dräkter mm, men också mer subtilt i form av företags/verkskulturer inom olika delar av järnvägssektorn. Få

⁸¹ I Gunnar Sandins efterord (Schivelbusch 1998:171).

⁸² Paketmetaforen återfinns hos John Ruskin (Schivelbusch 1998:191), brittisk författare och konservativ tänkare.

⁸³ De mentalitets- och idéhistoriska aspekterna av järnvägens kultur- och civilisationsspridning tas upp av bland andra Schivelbusch (1998) och Helldén (1986).

⁸⁴ En uppsats från 2008 om den ungerska järnvägens trädgårdsorganisation är känd men referensen är ofullständig.

verksamheter har i utgångsläget förfogat över ett så stort socialt kapital och därigenom också åtnjutit medborgarnas förtroende.

Järnvägens symboliska och metaforiska kraft får heller inte underskattas. Goodwill och varumärke är sammanvuxna med i många avseenden ålderdomliga och nostalgiska föreställningar. Våra moderna vägmärken avbildar fortfarande ånglok och ljud av tåg får representeras av dunkandet i skarvar som för länge sedan svetsats samman. Det stora järnvägsintresset manifesterar sig på olika sätt där attraktionen utgörs av både de materiella och immateriella element som kan plockas upp från det kulturhistoriska rekvisitaförrådet och där utforskandet av ett konstruerat förflutet förefaller vara viktigare än autenticiteten.

Kulturmiljön eroderar ofrånkomligen ner; så småningom helt. Kulturvärden återskapas och blir i framtiden omistliga värden. Det som görs idag bör då rimligen ha sådan kvalitet att det i framtiden har potential att bli kulturvärden. Kulturmiljösektorns fokus har ändrats från vård och bevarande till varsamt bruk, vilket ställer järnvägssystemet inför särskilda problem eftersom det nya utgör tidslager som integreras i de äldre.

Järnvägen tar under sin långa förvaltarperiod (fram till början av 1970-talet) ett stort ansvar för landskap och den yttre miljö som omger systemet. Under perioden från 1920-tal till 60-tal finns två viktiga gestalter inom svensk landskapsforskning och landskapsarkitektur. De har på olika sätt betydelse för järnvägen som kulturfenomen och bidrar var och en på sitt sätt till att göra järnvägen⁸⁵ till en organisation med tydlig profil i kultur- arkitektur- och trädgårds/odlingsfrågor. Landskapshistorikern Mårten Sjöbeck beskrev de svenska landskapen med utgångspunkt från järnvägarna i en populär skriftserie kallad *Statsbanornas landskapsböcker* som gavs ut mellan 1928 och 1950. Han innehade en särskild tjänst som byrådirektör inom SJ med den folkbildande uppgiften att skriva landskapsböcker, samtliga med tillägget ”utgående från statsbanorna”. Han var delvis samtida med Gösta Reuterswärd som mellan 1938 och 1960 verkade som SJ:s siste trädgårdsdirektör. Under den principfaste och klassiskt bildade Gösta Reuterswärd blir också perioden en sen blomstring för ”Sveriges störste trädgårdsmästare”⁸⁶, SJ. Parker och planteringar hölls fortfarande i gott skick, planteringsväsendet skickade ut hundratusentals plantor för att pryda järnvägsstationerna. Detta skedde samtidigt som förstatligandet av privatbanor fortsatte (fram till början av 1950-talet) med vikande lönsamhet, nedläggningar och en tilltagande misstro mot järnvägens framtid (Andersson-Skog & Ottosson 1999). Järnvägen visade förlustsiffror under i stort sett hela efterkrigstiden. Bilsamhället växte fram, konkurrerade ut förutsättningarna för just de småbanor som nyligen förstatligats, och ersatte stationernas parker och planteringar med vägar och parkeringsplatser. Planteringsväsendets verksamhet skulle ersättas med rationella och enkla miljöer som inte krävde fullt så mycket underhåll som de gamla (SJ 1962). Drygt ett sekels intensiv vård av järnvägens gröna miljöer har bjudit segt motstånd. Den underliggande strukturen är än idag klart avläsbar på många håll, vilket visas i redovisningen av fallstudien (kap 4).

Ordning, lust och nytta

Ett samhälles bildningsnivå och kulturella status mäts genom dess parker (Nolin 1999). Detta påstod Olof Eneroth som redan innan han 1862 blev Statens järnvägars förste trädgårdsdirektör var en flitig debattör i bland annat frågor som rörde den offentliga parken. Eneroth menade att smakfullt utformade parker verkade ”föredlande på de besökandes bildning och smak” (1999:57).

Parker, planteringar och personalens odlarflit⁸⁷ blev förebilder som påverkade samhället utanför järnvägen (Johansson 1999). Järnvägens militära uppbyggnad och den personalsociala organisationens

⁸⁵ Som under den aktuella perioden är detsamma som Statens Järnvägar, SJ.

⁸⁶ Etablerat under Enoch Cederpalms tid under sent 20-tal.

⁸⁷ Begreppet odlarflit används i reglementena.

system med tjänstebostäder var viktiga förutsättningar. Tjänstereglementena reglerade inte bara järnvägsdriften utan vad som skulle odlas, och hur. Odling uppmuntrades och sågs inte bara som en del i självhushållet utan också som ett fostrande och disciplinerande inslag i den järnvägsmannakultur som växte fram i stationssamhällena, präglad av driftskontroll och skötsamhet (Johansson 1999).

I de nya järnvägssamhällena förenades det borgerliga samhällets nya idéer med landsbygdens traditionella. De tankar som utvecklades under 1800-talet, och som kom till uttryck i trädgårdsföreningarnas och hushållningssällskapens anläggningar och verksamhet, gick ”på export” längs med järnvägslinjerna, eller blev till en ”kulturström” som Eneroth uttryckte saken (Eneroth 1863:38). Tolkningarna är dock varken enkla eller entydiga. Peter Aronsson (1999) problematiserar frågan i *Perspektiv på stationssamhällena i nordisk forskning* och menar att det inte är givet hur ett kulturelement ska tolkas. Vi kan inte vara säkra på om stationssamhällenas odling är ett uttryck för ”agrara rötter hos invånarna eller snarare för en urban receptivitet för nymodigheter lanserade av hushållningssällskapen”⁸⁸ (1999:41).

Oavsett tolkning så blir järnvägsmiljöerna och kanske i synnerhet de nya stationssamhällena en ”kulturell smältdegel” (Johansson 1999:103) där olika tankar och tendenser om offentlig miljö, parkkultur och odling möts under 1800-talet. Järnvägen fungerar som spridningsväg för park- och odlingskultur och når på några decennier ut över stora delar av Sverige. Att det finns samband mellan dagens trädgårdsintresse och järnvägens park- och odlingskultur förefaller rätt uppenbart men är samtidigt en outforskad fråga.

Kvinnokraft utan uniform

Kvinnor i järnvägens tjänst är ett eftersatt forskningsområde. Detta är bekymmersamt eftersom man kan anta att kvinnor i hög grad varit involverade i planteringsväsendets verksamhet. Här finns den engelska uppmärksammade och belönade boken *Railwaywomen – exploitation, betrayal and triumph in the workplace* av Helena Wojtczak (2005). Järnvägshistorikern Colin Divall skriver i förordet ”The story of women’s role on Britain’s railway is, however, largely an obscure one, and it is so because very few historians have bothered to look for the evidence”.

Detsamma torde gälla i Sverige där en tämligen omfattande sökning resulterar i en träff: Hjärdis Mattis (1996) artikel *Järnvägens kvinnor* i *Spår*, Järnvägmusei vänners årsbok 1996, där den trängs med det betydligt rikare utbudet av teknikhistoriska artiklar.

Det kvinnohistoriska perspektivet på järnvägen tas upp i *Staten var en man – om kvinnor och män i statens tjänst* av Ann-Sofie Ohlander (2000). Referenserna bekräftar bilden av järnvägens värld som särskilt outforskad, jämfört med till exempel sjukvården, akademierna, postverket och kvinnor i politiken.

Redan från 1867 fanns det anställda kvinnor vid järnvägen. De arbetade som telegrafister, kontorsskrivare och skrivbiträden. De var ouniformerade men hade tjänster med högt anseende och var i allmänhet rekryterade ur över- och medelklassen. I hierarkin nedanför dem fanns grind- och vägvakter som öppnade grindar och övervakade vägövergångar. En tredje grupp utgjordes av städpersonalen, de skulle ha en viss klädsel och utrustades också från 1947 med båtmössa med SJ-emblem. Grind- och vägvakterna var ofta representanter för en ytterligare kategori som var gifta med banvakter och utförde sina uppdrag utan eller mot mycket låg ersättning (2000:55).

⁸⁸ Frågan togs ursprungligen upp av Eva Fransson i avhandlingen ”Hallsberg. Historien om ett stationssamhälle” KTH 1991.



Bild 18. Kvinnokraft utan uniform.

Här anar vi också det omfattande arbete som måste ha utförts inom planteringsväsendets men utanför järnvägsarkens offentliga rum. Planteringsväsendets funktionella linjeplanteringar (vind- och brandskydd mm) och stationernas representativa planteringar finns i det offentliga rummet och sköts av uniformerad personal medan personalens odling i den halvprivata gråzonen sannolikt till stor del sköttes av kvinnor och familjer⁸⁹. Ett noggrannare studium av de äldre anläggningarna väcker också många frågor om hur gränserna för olika åtaganden och arbetsuppgifter såg ut i dessa miljöer. Parkliknande trädgårdar dyker upp på många platser inom järnvägsteritoriet, inte bara framför stationsbyggnaderna.

Vi ser utvecklingen av en professionell yrkeskultur med uniformer och grader som är helt manlig men samtidigt förutsätter en avsevärd mängd kvinnlig lojalitet och arbete (bild 18). Uniformen representerar makt, befogenheter och yrkeskunnande och är samtidigt det som ger mannen exklusiv tillgång till det offentliga järnvägsrummet, dess karriärvägar och materiella fördelar.



Bild 19. Bild från Tierp, före förstatligandet på 1930-talet. Trädgård och odling i anslutning till tjänstebostäder.

⁸⁹ Ett antagande som bottnar i det faktum att mannens tid sannolikt till stor del upptogs av järnvägsspecifika göromål. Då som nu var järnvägsdriften det viktigaste.

Privatbanornas parker och trädgårdar

Bilden från Tierp (bild 19) i avsnittet ovan hänför sig till tiden innan Uppsala Gävle Järnväg förstatligades och en omläggning av anläggningarna påbörjades. Många av de trädgårdsarkeologiska fragment som fortfarande kan återfinnas i miljöerna har sitt ursprung i privatbanornas organisationer för parker, planteringar och odling. Det kan förmodas att det borgerliga samhällets motiv för att anordna parker och planteringar vid den nya järnvägen var desamma oavsett om anläggningen var privat eller statlig. Kunskapen om detta är dock om möjligt sämre än för den tidiga historien om statsbanornas planteringsväsende. Under arbetets gång har jag dock funnit en del fragment av intresse. Under fältarbetet har åtskilliga park- och trädgårdsrester med privatbaneursprung återfunnits. Järle station (Sveriges äldsta station och därmed också äldsta stationsplantering) på banan mellan Örebro och Nora utgör ett presumtivt trädgårdsarkeologiskt undersökningsobjekt. Hagaström och Norra Valbo utmed Bergslagsbanan, med anknytning mot den sedan länge rivna Uppsala – Gysinge – Gävle Järnväg har också flera intressanta men mycket förfallna miljöer.

Uppsala – Gävle Järnvägs folkparker beskrevs av Hugo Samzelius (1910) i Turistföreningens årsbok (1910:260–280). Den så kallade Älvkarleö järnvägsark⁹⁰ är idag försvunnen (delvis under vatten) medan Furuvik fortlever som välkänd nöjespark. Samzelius berättar inte mycket om dessa parkers tillkomst eller om idéer kring utformning och växtval men däremot mer om de idealistiska motiven för att anlägga parker. Järnvägsdirektören Magnus Fick framställs postumt som en folkets välgörare av stora mått. Samzelius skriver:

Göra vi som den förträfflige direktör Fick, vars hjärtevänliga och älskliga väsen man säkert med tacksamhet minnes i den stora arbetarstadens och det vidtomfattande arbetardistriktens tusen hem, taga vi barnen till utgångspunkt för våra iakttagelser och söka utröna, huru småttingarna kunna roa sig härute.

Att parken och havsbadet inte bara var fråga om godhet utan också om näsa för affärer framgår av resandestatistiken. Före parken och badets öppnande 1906 hade man 3 904 resor till Furuviks station redan året efter öppnandet 10 702 och 1908 uppgick antalet till 78 132 resor och som Samzelius påpekar, oräknat de som kom till fots, cyklande eller seglande. Fenomenet var säkerligen detsamma vid Älvkarleö, vars vattenfall också innan järnvägsarkens tillkomst var en nationell turistattraktion. Älvkarleö järnvägsark köptes av kungl. Vattenfallsstyrelsen 1912. Huvuddelen hamnade under vatten efter det att det nya kraftverket tagits i bruk 1915⁹¹.

Älvkarleö och Furuvik utgjorde parkanläggningar med höga ambitioner men också med en kommersiell avsikt. Järnvägen skapade med parkkultur sina egna attraktioner och besöksmål. Det var alltså inte bara fråga om statsidealism med folkfostrande syfte. På mer praktisk nivå handlade det om att locka resenärer i en tid när anspråken på att bli road möjligen var lägre eller i alla fall annorlunda. Man kan också fråga sig om de mindre påkostade parkanläggningarna också hade en kommersiell betydelse. Se till exempel Tierp (bild 21) och Åmål (bild 23). Syftade dessa parker bara till att vara representativa i tidens anda?

⁹⁰ Lena Steffner (planchef Gävle Kommun och forskare på KTH) har bidragit med kunskap och källor om Älvkarleby.

⁹¹ Förutom Samzelius (1910) så förekommer uppgifter om Furuviks och Älvkarleö järnvägsark på två hemsidor. Historiskt om Svenska Järnvägar, red. Rolf Stén (<http://www.historisk.nu>) 13-04-21 och Älvkarlebygruppens hemsida (<http://www.alvkarlebygruppen.se>) 13-04-21.



Bild 20. Statens Järnvägars roll för turismutvecklingen i Sverige är odiskutabel och har lämnat avtryck i form av otaliga reklamerbjudanden. Även de privata järnvägarna ägnade sig åt detta. Här som "bästa semesterresan genom natursköna och minnesrika nejder". Bergslagens järnvägar anlidade Jerk Werkmäster för att utforma reklamen i Svenska Turistföreningens årsbok (1935).

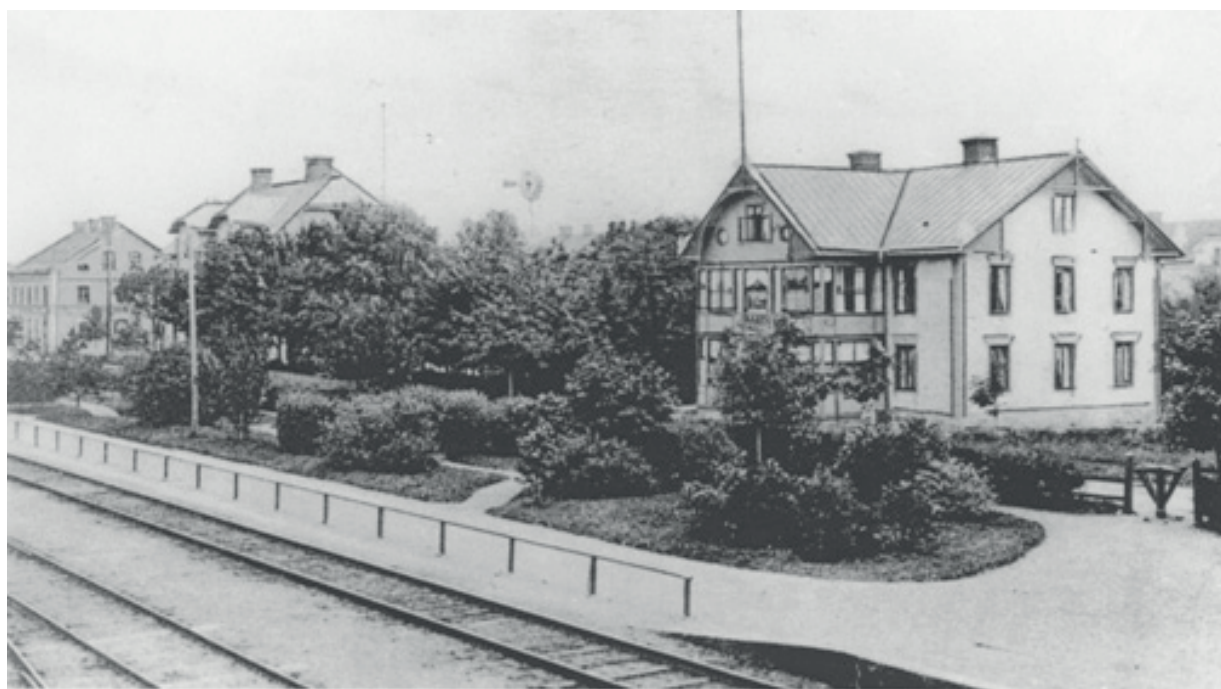


Bild 21. Järnvägsparken i Tierp före förstatligandet på 1930-talet.

De enskilda banorna når självfallet inte upp till SJ:s volym och organisation av planteringsväsendet. I *Bergslagens Järnvägsaktiebolag 1872-1922, Historik II* av Vincent Ahlberg får vi en kort glimt av hur det hela var organiserat, och vilka tankar som låg bakom.

Ikke minst torde planteringarna kring stationerna hava en oppgift att fylla genom att giva lantbefolkningen impulser till höjandet av trevnaden kring stugor och gårdar. (Ahlberg 1923:171)

I beskrivningen känner vi igen den fostrande och förebildliga ambitionen från Olof Eneroth även om formuleringen h r  r något mer jordnära. Vidare f r vi veta att befolkningens interesse f r planteringarna leder till både muntliga och skriftliga förfrågningar om namn på blommor och lämpliga leverantörer. Följande lite kuriösa text återfinns också:

Den intresserade skall finna, att planteringarna vid de olika stationerna i allmänhet äro välskötta men av ganska olika omfång. För att planteringarna ej skola bliva allt för dyrbara, krävdes det, att stationsf rest ndarna ägna saken sitt interesse. Då detta interesse av naturliga skäl utfaller väsentligen olika, blir förhållandet detsamma även med planteringarna. Man har därför också gått så tillväga, att de stationsföreståndare, som visa större interesse och hava bättre förmåga att sköta planteringar, få mer jord och plantor  n  vriga (1923:171).

Sammanfattningsvis så s gs att en ambitiös stins ger upphov till en ambitiös anläggning och att vederbörande då också blir bel nad. I  vrigt är ordningen i princip densamma som inom statens anläggningar fast i betydligt mindre skala. I Filipstad och senare  m l⁹² fanns anläggningar (drivbänkar och senare växthus) för odling av det växtmaterial som behövdes. Stationspersonalen skötte anläggningen löpande medan tr dg rdsmastaren och hans yrkeskunniga medhjälpare utförde planteringar och beskärning. Man förstår också att andelen sommarblommor  r betydande och att man på större stationer under sommaren utför ”ombyte av blommor” (1923:172).

Stinsen Adolf Virgin lyfts fram som en särskilt ambitiös stationsplanterare och eldsjäl, vars kraftiga insatser givit upphov till m nsteranl ggningar i Åmål och Grängesberg. Om det finns några spår av Adolf Virgins verksamhet har inte undersökts.

Kunskapen om privatbanornas sätt att organisera förvaltning och skötsel av parker och planteringar är mycket bristfällig. I 1962 års utredning nämns också att privata v xtdep er kom att gå upp i SJ under förstatligandet. Att det fanns sådana organisationer kan man som i fallet med Bergslagernas J rnv gar⁹³ l sa sig till. I det fallet kan man också sluta sig till att den var organiserad som en förminskad variant av SJ:s planteringsväsende. Detsamma kan man anta om t.ex. Uppsala – Gävle Järnväg och en del andra större privatj rnv gar. Hur det var med mindre betydande banor  r svårare att veta. Men visst g r det att se spår av planteringar och odling även i den smalspåriga Dalarna – Ockelbo – Norrsundets järnväg (DONJ) omgivningar (Bild 22).

⁹² I statlig förvaltning mellan 1948 och nedläggningen 1953.

⁹³ Bergslagernas Järnvägar var, åtminstone periodvis, genom olika sammanslagningar det största enskilda järnvägsbolaget. (Lundvall 1979).



Bild 22, Svartbäckens station på 1920-talet respektive 2008. På bilden från 20-talet håller banvakten med familj på med höslåtter. I bakgrunden kan man skönja fruktträd och syrenberså. Rester av tidigare odling och trädgårdar kan ses än idag. Vänstra bilden ur Rolf Stén (1988).



Bild 23, Järnvägsparken i Åmål. Man kan förstå att stinsen Virgins insats uppfattades som föredömlig.

Sjöbeck och Cederpalm

Mårten Sjöbecks landskapsböcker handlar i liten utsträckning om järnvägar och i stor utsträckning om landskap och landskapshistoria. Sjöbecks uppgift var inte heller att förmedla information om järnvägsanläggningen. Snarare utgör järnvägen Sjöbecks utgångspunkt för sina betraktelser. 1938 gav SJ ut *Inlandsbanan - Natur och Bebyggelse* (Sjöbeck 1938). Skriften bygger på Mårten Sjöbecks inventeringar och bilder från sommaren 1937, samma år som Inlandsbanan var färdigbyggd och invigdes. I skriften finns några referenser i text och bild till trädgårdar och parker som bör vara ritade under slutet av Enoch Cederpalms verksamhetsperiod.

Sjöbecks förhållningssätt behöver vi inte tveka om. Han inleder framställningen med att konstatera: *"Inlandsbanan utgör ett nationellt syftande pionjärföretag i kulturutvecklingens tjänst och bör bedömas som ett sådant"* (1938:7). Sjöbecks omdöme ger också en sammanfattande beskrivning av vad som menades med begreppet "kulturbana" som användes vid denna tid. Han fortsatte sedan genom att i två bildtexter (bild 24 och 25) lämna kommentarer till det som uppenbarligen hörde till planteringsväsendets verksamhetsfält.

Sjöbecks perspektiv var breda. Här råder ingen tvekan om att god planering är en förutsättning för både tekniken och livet omkring och inte minst att natur och kultur hänger ihop.



Bild 24. "Järnvägens anläggningar bliva i ödemarker genom planeringen och ordningen ofta förebildliga för den fortsatta utvecklingen. God planläggning från början blir ett viktigt järnvägstekniskt som allmänt socialt problem. – Lappland. Avavikens järnvägsstation på sträckan Sorsele-Arvidsjaur." (1938:12)



Bild 25. "Parkomgivningen har gestaltats av Inlandsbanan på grundvalen av den till platsen knutna växtligheten. Den ådagalägger, att Lapplands självvuxna flora icke är okänslig för humanisering. Stolpboden, ett vackert inslag, kvarstår sedan tiden före järnvägsbyggnaden. Bevarandet utgör en förebildlig gärning. – Storumans järnvägstation." (1938:13)

Reuterswärd – guldålder och rationaliseringar

Den svenska modellen, folkhemsbygge och välfärdsår inbegriper den svenska järnvägen. Begreppet ”hela folkets järnväg” tillkom som en reklamslogan under sent 30-tal (Andersson – Skog & Ottosson, 1999). Det var först då som järnvägen också blev hela folkets järnväg och en av grundbultarna i den svenska modellen. Paradoxalt nog skedde det under ett kvarts sekel av omfattande nedläggningar av det förstatligade nätet. Det var först från slutet av 30-talet som järnvägssystemet hade fått förutsättningarna att bli ”hela folkets järnväg”. Denna reklamslogans tillkomst sammanföll också i stort med Gösta Reuterswärdts tillträde som trädgårdsdirektör. Järnvägssystemets passform i folkhemmet var från början mer ideologisk än fysisk. Järnvägens placering i staden och dess arkitektur reflekterade knappast tiden och tidsandan. Den anpassning som skedde gällde i stort järnvägens utemiljö. ”Hela folkets järnväg” kom också under de följande decennierna (1938-1960) att utformas i enlighet med Reuterswärdts gestaltningssidéer. Den tid som följde, som i vissa sammanhang kallas rekordåren, är en kort period (1945-1974) ¹ av extrem tillväxt som på en rad sätt kom att förändra förutsättningarna för järnvägens form och fysiska organisation.

Gösta Reuterswärd tillträdde sin post som trädgårdsdirektör 1938. Han satt sedan kvar till årsskiftet 1960/61 och var 68 år när han lämnade uppdraget. Reuterswärd hade både under och efter sin verksamhetsperiod vid SJ en stark position som folkbildare och var en ”uppskattad föredragshållare på temat människor och växter” (Gustavsson 2001b:37). Han var med dagens språkbruk en ”trädgårdsprofil”. Han fick också uppleva en rätt paradoxal och abrupt skillnad från tillträde till pensionering. Planteringsväsendet framstod fortfarande under kriget och strax efter som en väletablerad och inte särskilt ifrågasatt verksamhet. Gösta Reuterswärd hann också med att genomföra större eller mindre förändringar vid 2000 av landets 3000 stationsplanteringar (Gustavsson 2001). Detta kom att ske i huvudsak fram till 1950 (SJ 1962). Världskrigets isolering och nationella mobilisering bidrog säkerligen också till att Reuterswärd kunde fortsätta sitt projekt tämligen ostörd. Nyttododlingen behövdes ju i folkhushållet även under andra världskriget. Under Reuterswärdts första år ökade också utplanteringen av perenner med det dubbla. År 1943 planterade man ut 82 000 perenna och 319 000 ettåriga växter. Efter kriget började saker att hända ganska snabbt och SJ drabbades av ekonomiska problem med åtföljande krav på rationaliseringar. År 1952 gavs direktiv att produktionen av ett- och tvååriga krukodlade rabattväxter skulle minskas från 450 000 till 325 000. Nivån verkar därefter en tid ha varit relativt konstant. I trädgårdsutredningens nulägesbeskrivning 1962 ser man att utplanteringen av perenner hade minskat till 19 000 stycken, vilket var en dramatisk minskning.

Hos Gösta Reuterswärd verkade den tidigare upplysningsandan ha smält samman med folkhemmet och dess folkbildningsideal. Han presenteras som ”okrönt blomsterkung” i SJ-nytt 1957 (Gustavsson 2001:16) och hade många vänner och tillskyndare både inom och utom järnvägen. Att klä järnvägssystemet i blomsterprakt kunde inte i längden vara en lösning på SJ:s ekonomiska eller strukturella problem. Redan då hade man problem med överblivna ytor. ”SJ äger på flera platser mark, som ej torde erfordras nu eller i framtiden” (SJ 1962:16). Rationaliseringar låg i tiden och var tillsammans med krav på ökad effektivitet huvudkravet i trädgårdsutredningen (SJ 1962). Man kom fram till att det var en verksamhet som borde tonas ner. Personalen hade också allt eftersom olika rationaliseringar genomförts fått fler och fler arbetsuppgifter. Att sköta planteringar och hålla snyggt i rabatter uppfattades mot slutet som en börda. Börje Thoursie² menade att många drog en lättnades suck när planteringsväsendet till slut avskaffades

¹ Tillväxtperiodens slut markeras av oljekris och kris i basindustrierna. (Jörnmark & Ramberg 2004).

² Börje Thoursie, civilingenjör och chef inom SJ, eldsjäl bakom Sveriges Järnvägmuseum och med personliga minnen av Gösta Reuterswärdts framfart. Bland annat då en stins i Storvik hade utformat en plantering efter eget huvud. Reuterswärd beordrade omedelbar borttagning av denna ”kattgrav”. Thoursie menade också att trädgårdsverksamheten hade blivit för mycket i en allt mer rationaliserad verksamhet. Muntliga meddelanden 1995-1997.

1972/73. Han ansåg att det av många hade uppfattats som otidsenligt, en kvarleva från en svunnen tid och något som inte hade med det moderna att göra. Dess försvinnande var logiskt sett mot den bakgrunden.



Bild 26. Gösta Reuterswärd vid stoppbocken.

Under 60- och 70-talen expanderade bilismen. Den plats stationen tidigare tagit behövdes i många fall till en ökande biltrafik. Järnvägsanläggningen fick maka på sig och det var många som tvivlade på järnvägen som transportidé. SJ:s generaldirektör Erik Upmark skrev 1967:

SJ hoppas därmed öka förståelsen för företagets genomgripande omdaning till ett transportföretag med mera specialiserade men icke desto mindre fortfarande väsentliga uppgifter inte blott i dagens utan också i ett än mer utvecklat bil- och flygsamhälle.⁹⁶

Den yttre järnvägsmiljö, vars rester och spår vi idag försöker förstå och tolka var alltså i över ett sekel en självklar del av järnvägsorganisationen, till gagn och glädje för dess anställda såväl som för resenärer och medborgarna i allmänhet. Här spreds kultur och hög moral enligt tidens statsidealistiska⁹⁷ anda i noga reglerade former.

Vad hände då med detta genomtänkta system och varför försvann den med så paradoxalt få efterlämnade spår? Förutom att utemiljön har en biologisk livscykel så är den också påtagligt instabil av andra skäl, i synnerhet i en teknisk produktionsmiljö, vilket järnvägen liksom andra industriella miljöer är. Produktionsmiljön underställs aldrig någon estetisk bedömning när nya tekniska krav tillkommer. Den

⁹⁶ *Vad pågår och planeras inom SJ? En information av SJ:s styrelse om rationaliserings- och utvecklingsarbetet* (SJ 1967).

⁹⁷ Med ändamål att förverkliga statens idé. (NE)

arkitektoniska möjligheten finns när miljön etableras men i långt mindre grad senare när arkitekten inte finns till hands eller helt enkelt inte tillfrågas.

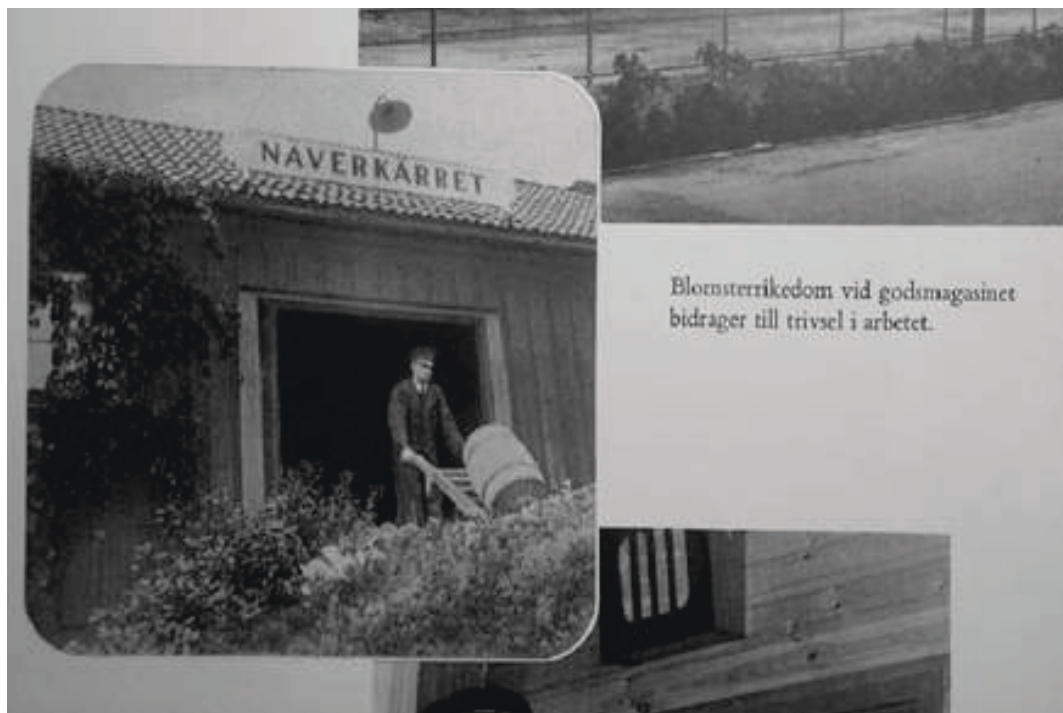


Bild 27. (Ur SJ 1944, illustrerad årskrönika).

I de illustrerade årskrönikorna under 40-talet skildrades fortfarande planteringsväsendet med inslag av den idealistiska folkuppfostran som också präglar mycket av Gösta Reuterswärd's författarskap i övrigt. Bilden ur SJ:s årskrönika 1944 (bild 26) säger att "blomsterrikedom vid godsmagasinet bidrager till trivsel i arbetet". Man kan anta att bilden också kunde uppfattas som provocerande i en verksamhet där arbetsmiljö och arbetarskydd tilldrog sig allt större intresse. Detta kan man se i "Signalen", Svenska Järnvägsmannaförbundets tidskrift. Där förekommer också mycket få referenser till planteringsväsendet under Reuterswärd's period som trädgårdsdirektör⁹⁸.

Skildringarna av planteringsväsendets personal och Gösta Reuterswärd själv i SJ-nytt (SJ:s officiella tidning) är sporadiska⁹⁹ under senare delen av 1940-talet och 1950-talet. De trängs med skildringar av ny spännande järnvägsteknik och andra tecken på mer materiella livsmål, även för järnvägsmän och deras familjer. Att titta på tåg och sitta i en fin park ansågs uppenbarligen höra 1800-talet till. Planteringsväsendet bar med sig gamla ideal långt in i folkhemsbygget och det expanderande bilsamhällets tid.

Planteringsväsendets försvinnande kan dock inte bara hänföras till perioden efter 1945 med bilismens expansion och järnvägens bristande lönsamhet. Det finns också en mer långsamt verkande process som hade grundlagts redan under slutet av 1910-talet då grunden för fria personalbostäder och andra naturaförmåner ändrades genom riksdagsbeslut. Därefter följde beslutet att ta bort tjänstebostadssystemet 1920 (Pålsson 2005, Varenius 1931). Fritidsförbund, frikort och semesteranläggningar har dock funnits

⁹⁸ Genomgång av årgångar från 1940 till början av 1970-talet.

⁹⁹ SJ-nytt nr 5 1945 skriven på danska (!) om de svenska järnvägarnas planteringar och 6-7 1957 om Gösta Reuterswärd själv samt ett antal mindre artiklar om verksamheten på olika plantskolor/depåer.

kvar under lång tid som en grund för järnvägsfolkets kollektiva identitet och ställning i det svenska samhället.

Förutom den generella förpliktelsen att tillvarata historien och dokumentera den så väcker också planteringsväsendet och järnvägens tidigare roll andra frågor. Är kunskapen om detta förhållandevis bortglömda planteringsväsende användbart i den moderna järnvägens omvandling och förnyelse? På vilka sätt kan man återbruka en sådan tradition och har historien något att tillföra ”varumärket järnväg” idag?

Under arbetets gång har också ett antal andra frågor dykt upp som av tids- och utrymmesskal fått lov att förbli obesvarade. Sådana frågor är till exempel vilka kopplingar som fanns mellan Samfundet för hembygdsvård, vägbyrån (landskapsbyrån) och SJ:s planteringsväsende? Vilka yrkesmässiga kontakter fanns däremellan? Vilka kopplingar fanns mellan Svenska Turistföreningen och SJ:s fritidsförbund? Överströmningen av järnvägsfolk till koloniträdgårdsrörelsen är också en intressant fråga, liksom att SJ-trädgårdsskolade personer gick över till arbeten i kommunal parkförvaltning efter 1973¹⁰⁰.



Bild 28. Kvalificerat trädgårdsarbete var en del av järnvägsförvaltningens vardag. Ur SJ-nytt 1950-talet.

¹⁰⁰ Stig Magnusson, muntligt meddelande 2006. Stig Magnusson (f. 1924) tidigare trädgårdsingenjör inom Gävle Kommuns parkförvaltning men med trädgårdsutbildning från SJ. Han kände också till åtskilliga från planteringsväsendet som övergått till kommunala anställningar.

4. Fallstudier

Kategorier

Kategorierna *förskjutning*, *överlagring* och *reduktion* har använts som utgångspunkt för att beskriva järnvägsmiljöerna fysiskt. Kategorierna utgör en rimlig och möjlig förenkling av en mängd olika förändringsvarianter, där det oftast är frågan om att miljön både flyttat på sig (förskjutits) och lagrats över av nya byggda element och/eller tekniska strukturer (överlagring) och krympt (reducerats). De studerade järnvägsmiljöerna befinner sig också i en utvecklingsprocess mot omvandling och förnyelse eller fortsatt glömska och förfall, ibland på samma plats.

Ett exempel är Knivsta, där den historiska järnvägsmiljön i hög grad är närvarande men samtidigt förfallen och domineras av den nyare betongplattformens stora tyngd i rummet. Överlagringen är bokstavligen synlig i miljön. I många sådana fall blir överlagringen den dominerande och viktiga aspekten eftersom anläggningen inte har flyttats längs med spåren. Detta är annars det vanligaste fenomenet där tekniska, ekonomiska och ibland miljömässiga skäl leder till att den nya stationen flyttar kortare eller längre sträckor i den ena eller andra riktningen. I Grythyttan kan man fortfarande stå på plattformen och titta ut över det gamla stationsområdet medan man i Skutskär flyttat den nya stationen/hållplatsen ca 1000 m söderut, utom synhåll. Spårens höjdläge förändras ofta av rent tekniska skäl, liksom plattformshöjder. Den fysiska effekten är inte anpassad till befintlig nivå mot hus, med murar och staket som framtvingade nödvändiga åtgärder som följd, eller att nya plattformar separeras i sida från den gamla anläggningen. Exempelen är många där man i t.ex. Sala fått lov att bygga staket mot den gamla stationsbyggnaden för att resenärerna inte ska ramla ner och slå sig. Stationen i Storvik har förflyttats rakt ut på den gamla bangården, vilket minskar upplevelsen av höjdskillnad men å andra sidan orsakat opraktiska omvägar och förvirring om den ursprungliga stationsbyggnadens funktion. Aspekten reduktion beskriver den generella krympning av järnvägsterritoret som sker. Aspekten har en fysisk dimension, dvs. hur den moderna anläggningen existerar i den gamla och tar mindre plats i anspråk. Reduktion beskriver också hur byggnader och tekniska delar efterhand försvinner.

Förändringarna sammanfattas grafiskt i fig 1 – 3.

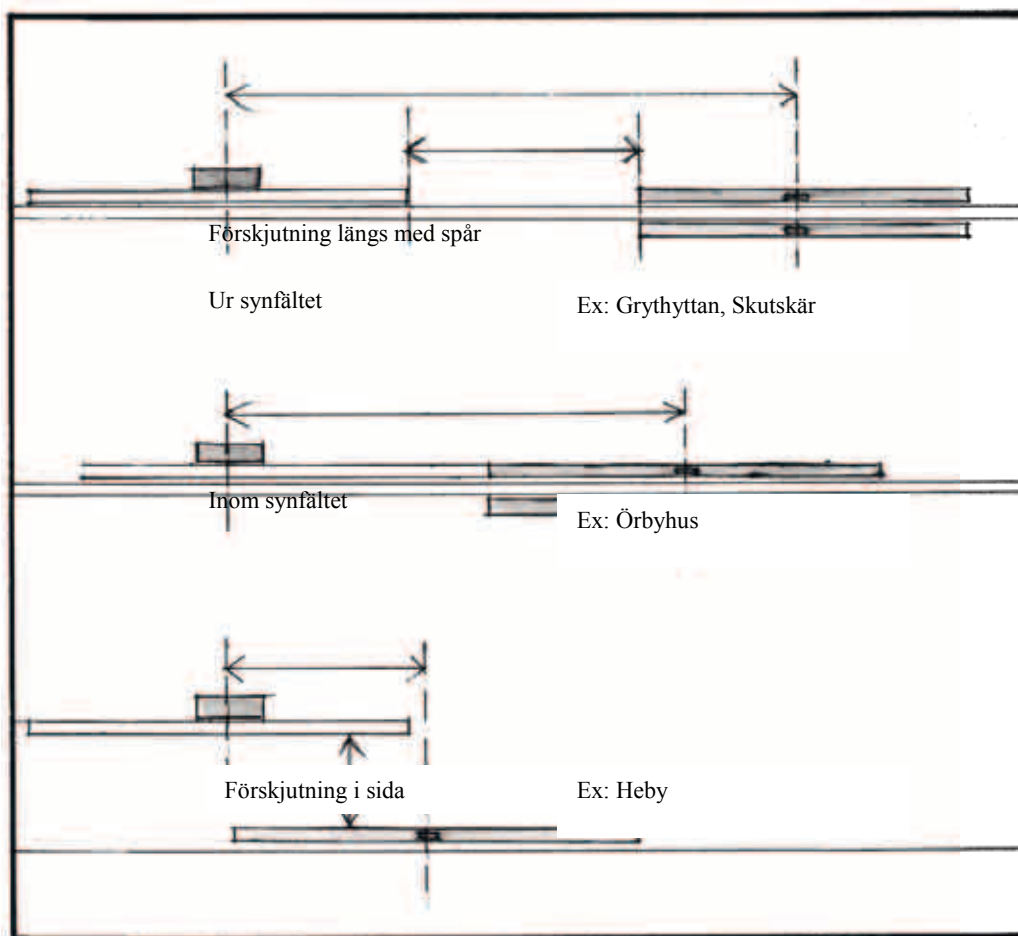


Fig 1. Exempel på vanliga varianter av förskjutning mellan gammalt och nytt i de studerade järnvägsmiljöerna.

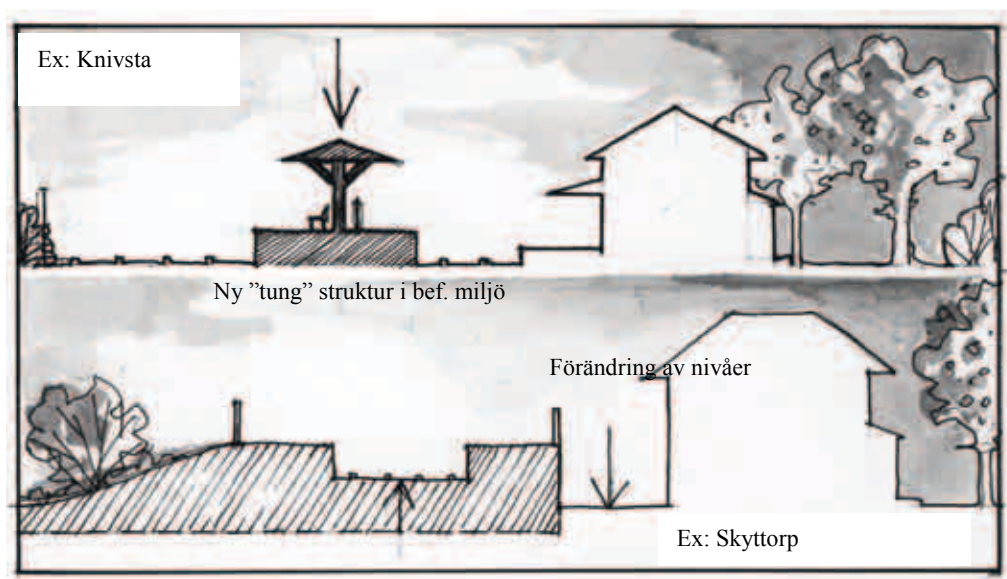


Fig 2. Exempel på vanliga former av överlagring.

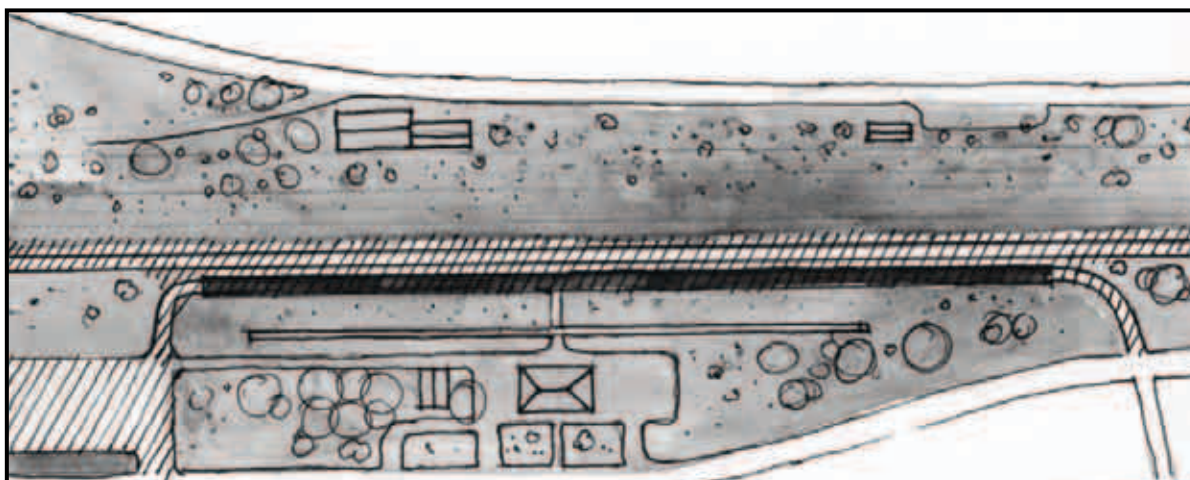


Fig 3. Reduktion.

Exempel Heby. Hela det gråfärgade partiet har tidigare utgjort järnvägsanläggningen. Det skrafferade stråket och parkeringsplatsen utgör det som idag definieras som järnvägsanläggning.

Förändringarna i de fysiska järnvägsmiljöerna kan också sammanfattas verbalt:

- Överlagring. Två eller flera generationers järnvägsmiljöer är placerade på och delvis i varandra. Ny och gammal teknik/funktioner flätas samman med nya rumsliga resultat.
- Förskjutning. Stationens mittpunkt flyttats och/eller nya miljöer har placerats intill de äldre
- Reduktion. En eller flera minskningar som järnvägsteritoriet har genomgått i förhållande till dess ursprungliga storlek

Till den fysiska och upplevelsemässiga beskrivningen som utgår från aspekterna förskjutning, överlagring och reduktion behövs också beskrivningar av rummens status och karaktär. Dessa kan beskrivas som extensivt använda, i väntan på annan användning, under igenväxning eller i rent förfall. Perspektiven varierar något beroende på sammanhanget. Det har dock under arbetet (efterhand i ökande omfattning) varit viktigt att bejaka värdet av stadsnära/tätortsnära natur/naturvärden vilket i dagsläget i allt snabbare takt uppstår i järnvägsnära miljöer, (Larsson & Knöppel 2009). Till detta kommer diverse subkulturella fenomen med rekreationsvärden och sociala effekter som inte ska underskattas.

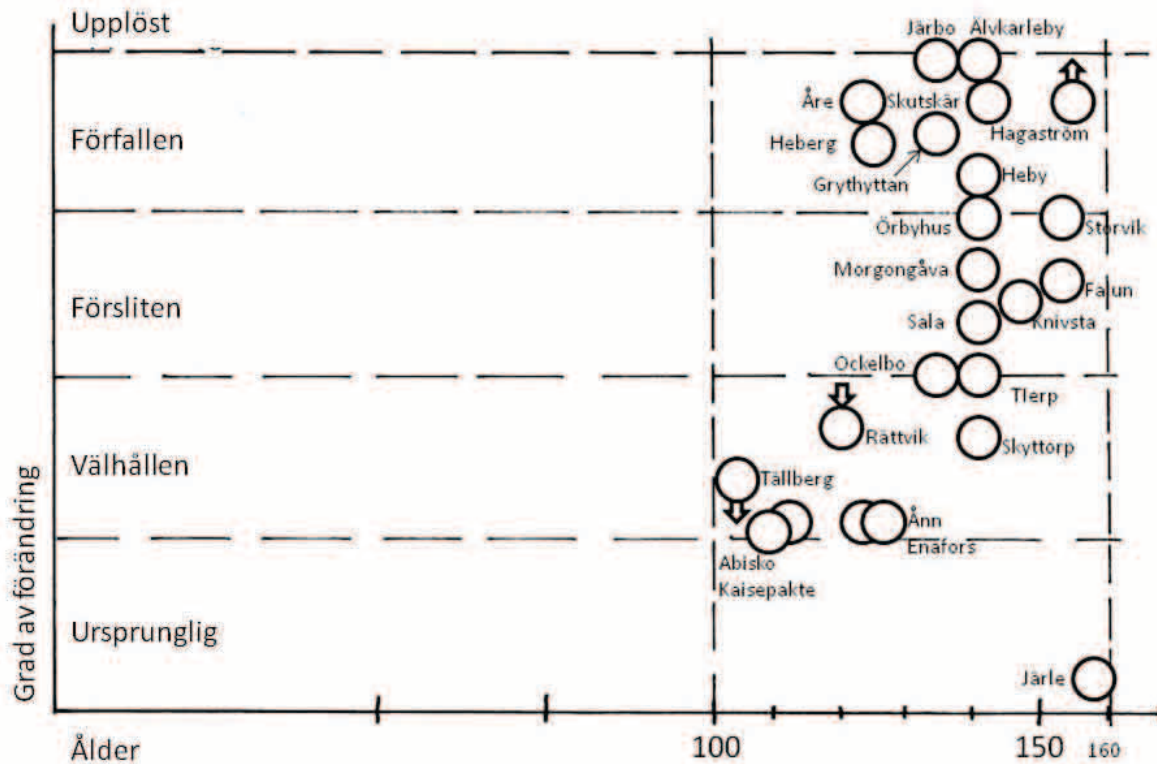


Fig 4. Diagram över 24 stationsanläggningar inom intervallet 100 – 155 år och bedömd grad av förändring.

Den bedömda summan av förändringar i form av förskjutningar, överlagringar och reduktioner kan också relateras till var på skalan mellan bevarande och upplösning/försvinnande den studerade miljön befinner sig. I matrisen ovan har jag placerat in 24 av de studerade anläggningarna. Orsakssammanhangen varierar! Järle station finns här med som en museal referenspunkt. Den är Sveriges äldsta stationsmiljö där det dock idag (2012) förs diskussioner om återupprättad trafik på sträckan Nora- Örebro. Är detta ett hot eller en möjlighet för denna välbevarade miljö? De norrländska stationerna utgör exempel på anläggningar som snarast blivit kvar i strukturellt bevarat skick på grund av brist på underhåll och exploateringstryck från omgivningen. Tällberg har efterhand rustats av lokala intressen med ett uttalat syfte att åstadkomma en miljö med den historiska som förebild. Nedåtpilen får representera en utveckling mot restaurering och rekonstruktion av historiska kulturelement som till exempel järnvägsparken. Rättvik har genom ett större miljöprojekt på 1990-talet som också bearbetade gestaltungsfrågor förflyttat sig från en försliten miljö mot en välbevarad som tydligare anknyter till den ursprungliga formen. I andra änden av matrisen får Järbo och Älvkarleby representera en mer eller mindre fullständigt upplösning. Förståelsen av dessa miljöer är idag en trädgårdsarkeologisk fråga. Delar av Älvkarlebys tidigare omfattande järnvägspark ligger dessutom under vatten. Hagastrom ligger kvar strax under upplösningsskän efter som den fortfarande fungerar som mötesstation och genom bevarad bebyggelse och igenväxande tidigare park och odlingsmark. Merparten av de studerade järnvägsmiljöerna befinner sig dock i olika grader av förslitning och i många fall i snabb utveckling mot förfall.

Stationer och järnvägsmiljöer

Från 1993 har ca 180 stationer och andra järnvägsmiljöer besökts, från Vassijaure i norr till Trelleborg i söder.

I kartbilden visas ett urval av ca 80 järnvägsmiljöer som besökts och dokumenterats inom ramen för denna avhandling (från ca 2005). Detta ger en uppfattning om den geografiska spridningen.

Förutom de tre platser (Hagström, Heby och Örbyhus) som redovisas i avhandlingen är övriga som studerats på samma sätt kursiverade (20 st). Övriga angivna stationer och järnvägsmiljöer har besökts och fotodokumenterats mer översiktligt.

Norra Stambanan:

*Storlien
Enafors
Änn
Åre
Östersund
Hennan
Ljusdal
Järvsö
Ockelbo
Järbo*

Inlandsbanan:

Sveg

Västkustbanan och anslutande banor:

*Ängelholm
Heberg
Falkenberg
Varberg
Frillesås
Åsa
Mölndal
Göteborg
Kinna*

Kinnekullebanan:

*Lidköping
Hällekis
Forshem
Hässlerör
Mariestad
Hova
Gårdsjö*

Södra stambanan och anslutande banor:

*Nyköping
Norrköping
Linköping
Växjö
Hässleholm
Eslöv
Lund
Malmö*

Pågatågsstationer, Kust till kust:

*Åkarp
Kävlinge
Teckomatorp
Tomelilla
Karlskrona*

Malmmbanan, Stambanan genom övre Norrland:

*Vassijaure
Björkliden
Abisko
Luleå
Umeå
Örnsköldsvik
(Ådalsbanan)
Härnösand
Kramfors*

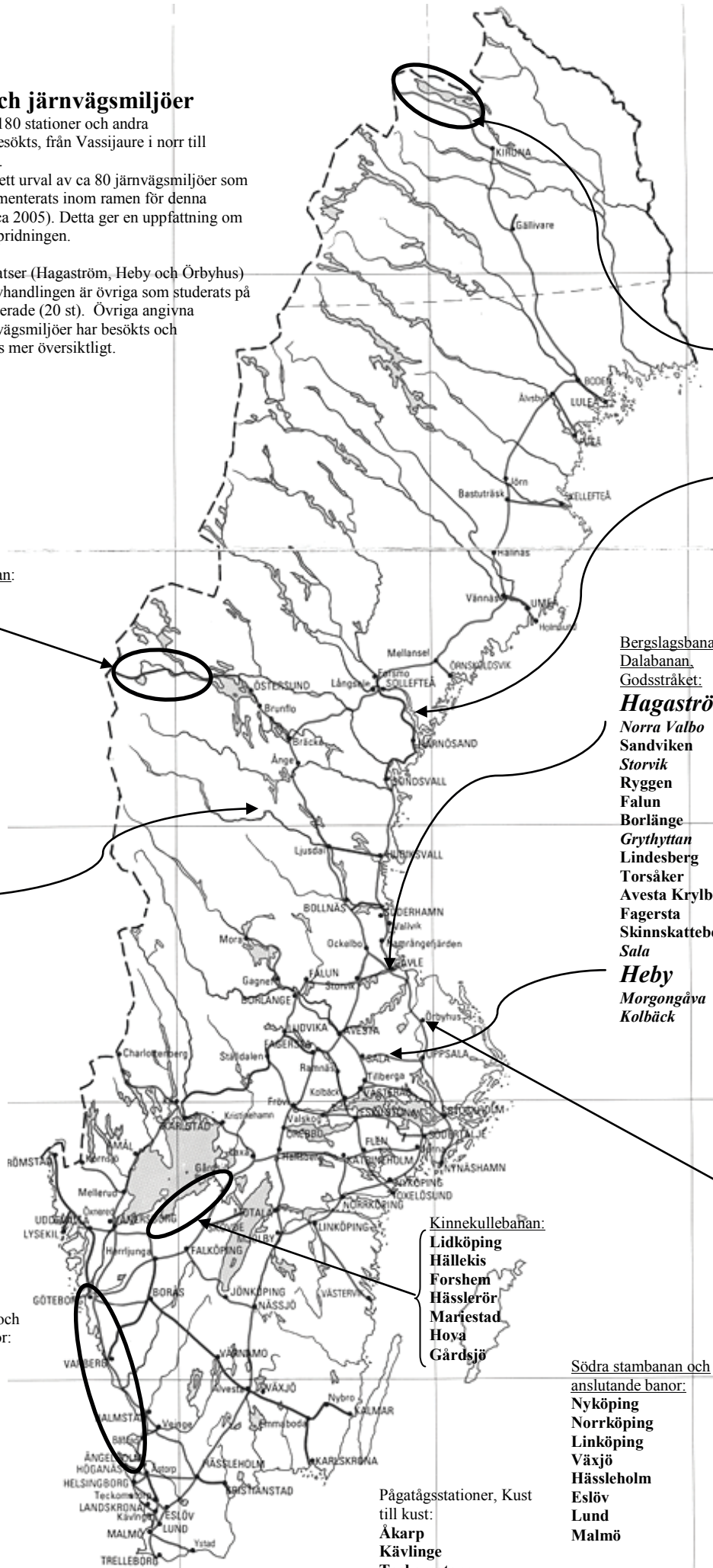
Bergslagsbanan, Dalabanen, Godsstråket:

Hagström

*Norra Valbo
Sandviken
Storvik
Ryggen
Falun
Borlänge
Grythyttan
Lindesberg
Torsåker
Avesta Krylbo
Fagersta
Skinskatteberg
Sala
Heby
Morgongåva
Kolbäck*

Ostkustbanan och anslutande banor:

*Sundsvall
Söderhamn (Gamla och nya)
Gävle
Furuvik
Skutskär
Älvkarleby
Tierp
Tobo
Örbyhus
Skyttorp
Uppsala
Knivsta
Stockholm
(inbegripet *Värtans station* och industriområden)*



Fall 1.

Hagaström - nerlagd men använd plats

Järnvägens betydelse försvinner inte för att en station läggs ner och verksamhetens avtryck kan leva kvar under lång tid. I Hagaström möts vi av en före detta station för persontrafik, numera mötesstation och ett brett spårområde omgivet av rester och fragment av tidigare järnvägsmiljö i en igenväxt omgivning. Villabebyggelse och radhusområden har byggts nära spårområdet, staket har satts upp mot delar av spårområdet och vegetationen har vuxit tät inom tidigare välskött järnvägsmark. Det förekommer aktiviteter i vegetationen nära spåren. Den är idag en lekskog med kojor, ett promenadområde (även över spåren). Här finns också körspår för mountainbikes, crossmotorcyklar och fyrhjulingar, hembyggd ramp för skateboard, klotter mm. Ett äldre lokstall som hörde till Sala–Gysinge–Gävle järnväg (SGGJ) är idag verkstad och MC-butik.

Historik

Järnvägsmiljön runt gamla Hagaströms station utgör en miljö med många spår av tidigare järnvägsdrift. Platsen har en mycket lång järnvägshistoria som går tillbaka till 1857 då stationen öppnades. I Hagaström förenades Gävle Dala Järnväg (GDJ) med Sala Gysinge Gävle Järnväg (SGGJ).

Bilden från 1901 visar den då nybyggda stationen som tillkom då Sala Gysinge Gävle Järnväg anslöt till platsen. Man ser också nyanlagda planteringar, som det förefaller av relativt stor omfattning, runt stationsbyggnaden och bostadshuset på bildens högra sida (bild 29). Hagaström blev i och med SGGJ:s anslutning en järnvägsknut och förblev så till SGGJ:s nedläggning 1964. SGGJ:s placerade också sina verkstäder i Hagaström. I Hagaström fanns tidigare också ett tegelbruk.



Bild 29. Ny station och nytt bostadshus av Sigge Cronstedt med ny park och trädgård under anläggande. 1901.

Stationsbyggnaden från 1900 (ritad av Sigge Cronstedt¹⁰¹) revs 1982. Bostadshuset som ses i bild 29 finns fortfarande kvar. Bostadshus och trädgårdar ingår inte i dagens järnvägsfastighet.



Bild 30. Hagström idag. Cronstedts bostadshus står kvar. Delar av park och trädgårdar har införlivats i villaträdgårdar. En "fjärde ordningens natur" bildas där spåren av gamla strukturer finns kvar. Det är uppenbarligen roligare att cykla "mountainbike" på svllarna än bredvid dem.

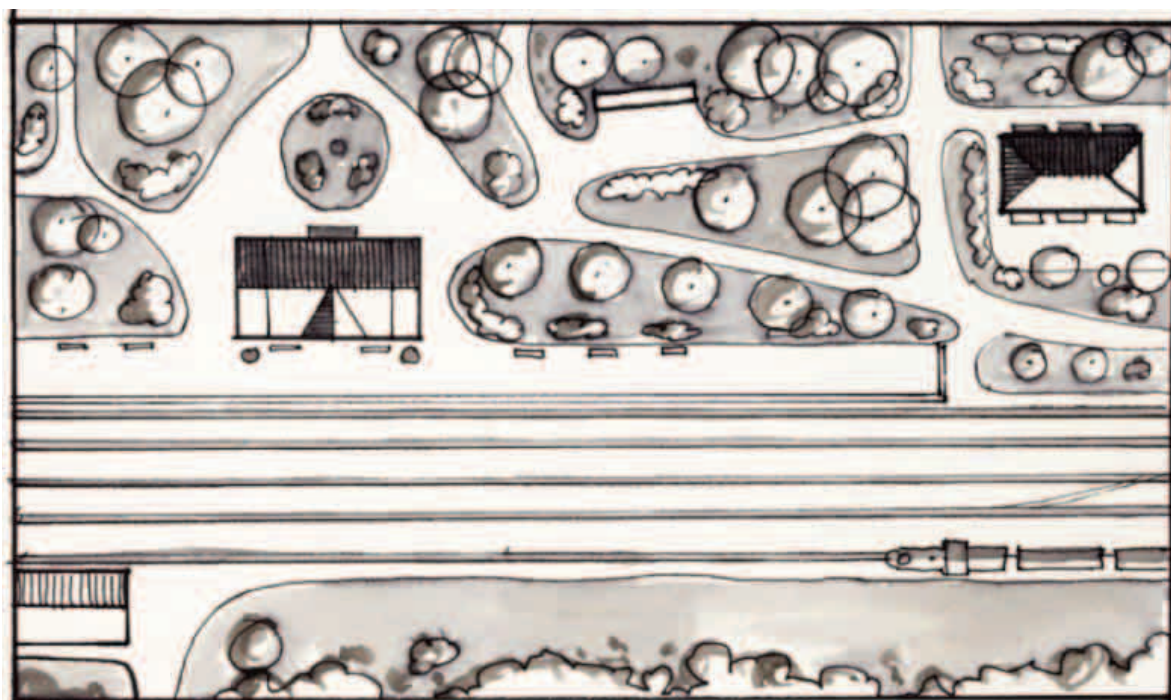


Bild 31. Stationsområdet i plan som det bör ha sett ut i början av 1900-talet när det hade sin största utbredning.

¹⁰¹ Sigfrid "Sigge" Cronstedt 1869 – 1958 var arkitekt för Gävleutställningen 1901, praktiserade hos Ferdinand Boberg och ritade bland annat ombyggnaden av Gävle Centralstation.

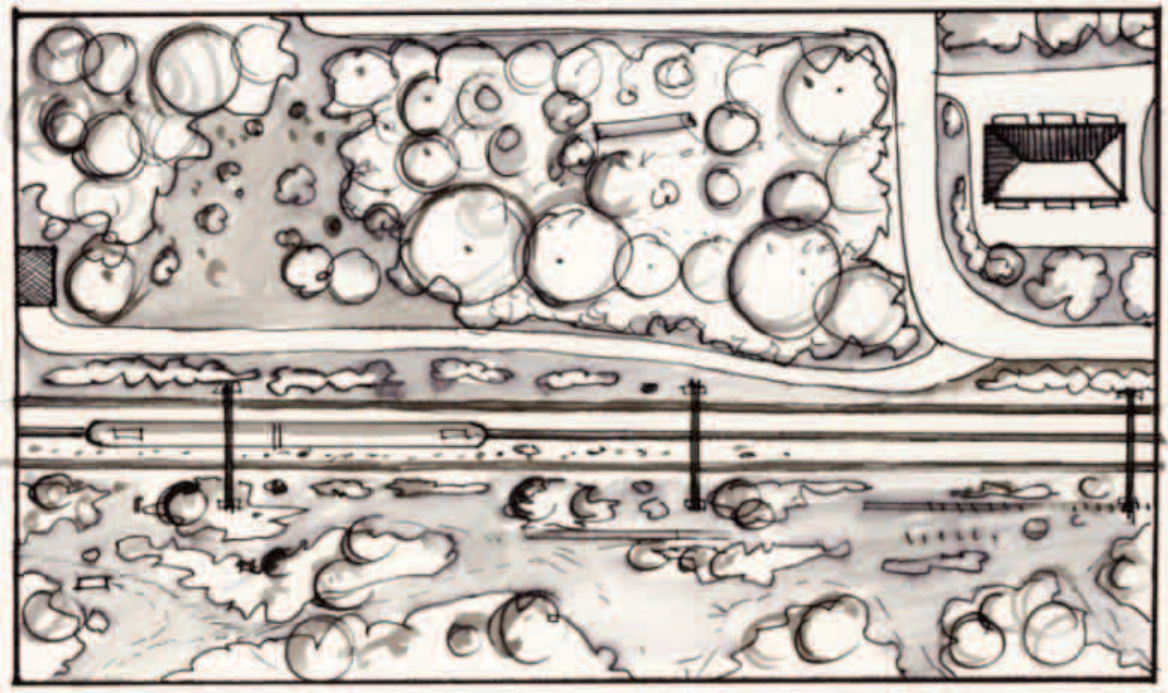


Bild 32. Samma utsnitt som i bild 31 som det såg ut 2010. En stadsnatur som används men inte nödvändigtvis uppskattas av alla. Säkerhet är ett problem i denna typ av miljöer med målpunkter på båda sidor om spåren.

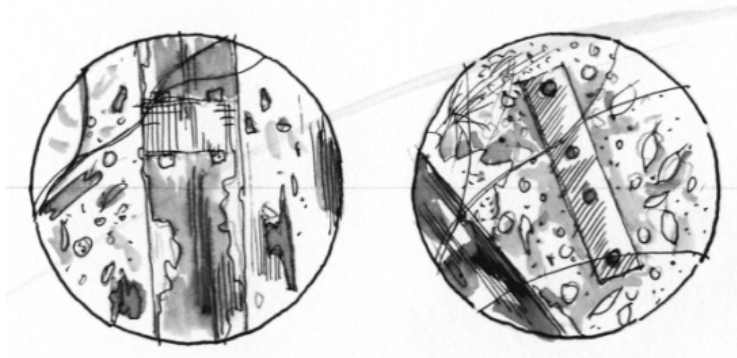


Bild 33. Detaljer. I buskagen återfinns mängder av lösa och fasta järnvägsfragment.

Dagens järnvägsmiljö

Trots att omgivningen styckats av från sitt förflutna så lever en del historiska spår kvar. Bostadshuset i jugendstil finns kvar, liksom en del av de omgivande enklare trähusen, varav flera är tidigare bostäder för järnvägspersonal. Några av platsens träd är sannolikt planterade runt sekelskiftet 1900. Bangårdens och stationsplatsens närmaste omgivningar är i stor utsträckning igenväxta. En del av ytorna bär konkreta spår av det äldre järnvägsområdets utbredning. På sina håll ligger både räls och äldre träsyll kvar i marken. Området genomkorsas på båda sidor av mindre grusvägar och stigar. Kojor och andra spår tyder på att området är populärt för lek och andra tidsfördriv. På stationssidan finns ruiner av tidigare jordkällare kvar. Dessa bör ha hört till järnvägspersonalens plikter och förmåner. Enligt SJ-reglementena var personal med tjänstebostäder skyldig att bedriva odling för husbehov. Det är troligt men inte fullt belagt att också privatbanorna både gav stöd till och ställde krav på odling. Järnvägsområdena i Hagaström uppfattas idag som igenväxta. Det fungerande området tar fortfarande upp en betydande bredd. Järnvägsmarken har utvecklats mot en naturmark präglad av de markförhållanden som råder på uppfylld mark som använts för järnvägsverksamhet under lång tid. Detta beskrivs som "woodland succession on urban-industrial sites" (Körner 2004:9).

Iakttagelser på platsen visar att platsen används, även på mindre lämpliga sätt (spårspring). Rester och fragment från järnvägstiden har också kommit till användning i diverse byggen. Andreas Kiels undersökningar av postindustriella miljöer i Ruhr har visat på en generell uppskattning av postindustriella

miljöer och den natur som uppstår där (Kiel 2004:128). När man studerar mycket avgränsade postindustriella platser som Hagaström väcks dock frågan om det inte krävs större och mer sammanhängande strukturer för att de ska kunna fungera någon längre tid. Kopplingen mellan platsen och dess historia är här en tunn tråd som förmodligen efterhand försvinner. Hagaström bär dock som järnvägsplats på en intressant historia där kvarvarande spår och fragment fortfarande bidrar till förståelsen. Hagaström har också inventerats under sommaren 2012 med avseende på biologiska mångfald och andra naturvärden som kan identifieras inom det tidigare järnvägsområdet. Inom Trafikverket bedrivs miljöprojekt¹⁰² som syftar till att formulera skötselstrategier som syftar till hänsyn och utveckling av både natur- och kulturvärden i dessa miljöer.



Bild 34. Svaret på frågan om den överblivna järnvägsmiljön är spännande och intressant eller bara representerar eftersatt underhåll och trist förfall beror på vems perspektiv man antar.

¹⁰² Initierat av författaren tillsammans med Verksamhetsområde Underhåll.

Fall 2

Örbyhus. "Inramat förfall"

Örbyhus utgörs av ett stort järnvägsområde, en stationsplan som fortfarande är tydligt urskiljbar men utan station (byggnaden är riven). Den nya stationen utgörs av två kraftigt dimensionerade betongplattformer och en lika väl dimensionerad förbindelse under spåren och uppgång till den nya mittplattformen. Den nya anläggningen är i sin helhet inskriven i den äldre miljön och förskjuten mot norr. Inom järnvägsterterritoriet finns rikligt med kvarvarande spår och fragment av tidigare verksamhet. Här finns även spår av park och trädgårdar från före förstatligandet av ostkustbanan 1933. Gränsande mot området finns delvis tomma industrilokaler.

Historik

Järnvägsmiljön i Örbyhus är gammal. Stationen öppnades redan 1874 och var då en del av privatbanan Uppsala – Gävle Järnväg (UGJ). Banan förstatligades 1933 och elektrifierades 1937. Persontrafiken på stationen upprätthölls till 1960-talets mitt. Persontrafiken hade redan då varit nedåtgående under en lång följd av år. Örbyhus var vid den tiden en avfolkningsort som drabbades av industrinedläggningar. Detta innebar att det lokala underlaget för person- och godstrafik efterhand minskade. Örbyhus har dock även fortsättningsvis haft en funktion som mötesbangård. Här går industrispåret från Ostkustbanan vidare mot Hargshamn. (Hargshamnsbanan). Den gamla privatbanan Dannemora – Harg hade förstatligats 1951 (SRJ)¹⁰³ och anslutits till stambanan 1959.



Bild 35. Järnvägsmiljön i Örbyhus ca 1950

¹⁰³ Dannemora Harg var dotterbolag under SRJ (Stockholm Roslagens Järnvägar) som förstatligades 1951. <http://www.historiskt.nu> (13-04-21).

Fjärrtågen fortsatte att stanna fram till 60-talet och en ny station uppfördes på 1950-talet¹⁰⁴, som nu är riven. En viss godshantering fortsatte dock samt växlingsarbete p.g.a. industrispår mot Hargshamn. Vissa funktioner som har med Hargshamnsspåret att göra består även idag. Stationen återuppstod 1991, nu som del i satsningen på Upptågstrafiken. Persontrafiken har ökat sedan dess. Samhället är idag ett typiskt pendlarsamhälle med låg sysselsättning på orten men med ökad inflyttning, vilket tillskrivs goda kommunikationer genom Upptågen¹⁰⁵. Stationen har också utvecklats till en typisk hållplats för lokal pendling. Örbyhus är dock intressant på flera sätt. Den nya anläggningen är inskriven i ett stort järnvägsterritorium, det finns en grundstruktur med perrong och stationsplan som fortfarande vittnar om platsens ursprungliga utseende och funktion. Det finns också stora värdefulla parkträd från tidigare järnvägsarkitektur och andra rester från tidigare trädgårdsverksamhet.

Den nya regionaltågstationen (invigd 1991) upptar en mycket liten del av den yta som kan överblickas visuellt när man står på den nya huvudplattformen. Anläggningen överlagrar den gamla stationsplatsen. Tunneln under järnvägen är trots sina kraftiga dimensioner endast avsedd för GC-trafik. Miljön är idag nerklottad och ganska försliten och upplevs som hård och steril. Det blir ett dubbelt förfall där merparten av den historiska miljön förfaller samtidigt som delar av den nya anläggningen uppvisar tecken på förfall (eller åtminstone mycket eftersatt underhåll). Klotter och vandalisering har här som på många andra håll betydelse för den nyare miljöns snabba förslitning.

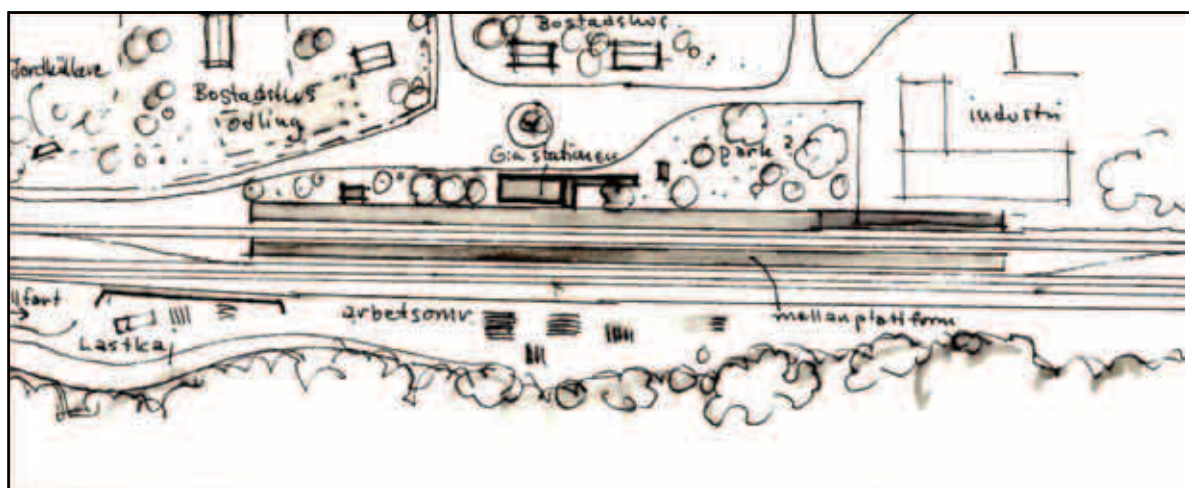


Bild 36. Örbyhus järnvägsmiljö som den kan ha sett ut i början av 1900-talet.

¹⁰⁴ Lars-Olof Karlssons sammanställning av svenska stationer.
<http://www.historiskt.nu/bandata/bandelsdata/Bandel/Index.htm> (130421)

¹⁰⁵ Hemsida Tierps Kommun. <http://www.tierp.se> (130421)

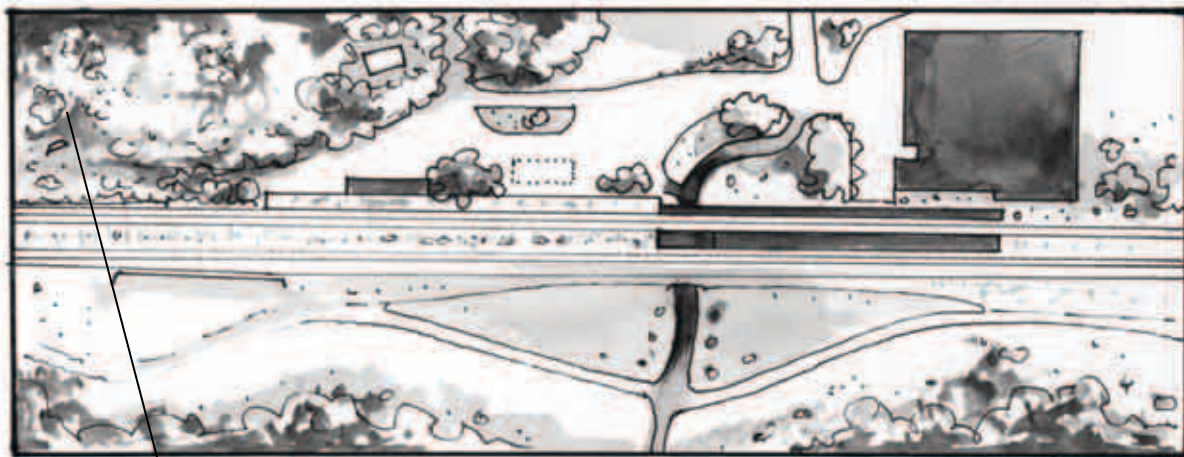


Bild 37. Örbyhus stationsområde 2008. Hela det avbildade området uppfattas som järnvägsterritorium, varav bara en liten del används idag. Stationsplanen har nu omvandlats till parkering. Detaljen visar jordkällarruin i det som tidigare hört till järnvägens trädgårdar och odlingsmark.

Spårpaketet genom stationsområdet har höjts, vilket ger upplevelsen att resten av miljön sjunkit. Bilden nedan (bild 38) visar miljön med "sjunken" gammal plattform och den nya stationen i fonden som en tung överlagrad struktur. Till vänster finns platsen för den gamla stationen (tillika stationens mittpunkt). Här skymtar man också stora träd som utgör en rest av tidigare stationsplanteringar. Miljön befinner sig i ett stadium där förfallet finns till påseende (inramat med staket och plank från alla håll) men utan möjlighet att använda det till någon av de mer kreativa verksamheter som förknippas med överblivenhet och förfall.



Bild 38. Förfallande och mycket egendomlig miljö utan ändamål i Örbyhus.

Heby. I väntan på upprättelse.

I Heby möts vi av ett stort bangårdsområde med stora oanvända och överblivna ytor. Delar av tidigare bangård är under stark igenväxning. Järnvägsverksamheten är begränsad till den regionala persontrafiken som angör en ny smal betongplattform. Stationsbyggnaden står kvar men används inte som station. Den inrymmer idag kontor. Parkeringen är sidoställd och har förbindelse med den nya smala plattformen. Stora träd finns kvar som ett avtryck av den tidigare stationsparken.

Historik

Heby och Morgongåva ligger intill varandra på nuvarande Dalabanan, tidigare Norra Stambanan. Banan togs i bruk 1873. Den ursprungliga parken anlades ungefär samtidigt och vi kan sluta oss till att detta skedde under Frey Hellmans tid som trädgårdsdirektör (1872-87). Bildmaterial och även planer finns bevarade och samlade genom lokalhistorikern Kenth Hanssons försorg som skrivit om den nästan glömda industrijärnvägen Molnebo-Morgongåva järnväg 1872-1890 (se avsnitt Morgongåva) och även en planerad skrift om Heby. Källäget är alltså mer gynnsamt här en på många andra järnvägsplatser. Lokala förhållanden bidrar också genom kyrkans strategiska placering. Flera fotografier från 1881 och framåt visar järnvägsmiljön i stort och järnvägsmiljön i fågelperspektiv.

Den historiska anläggningen

I planen från 1880-talets mitt (bild 39) är stationsområdet illustrerat. Bilden från 1910 (bild 41) visar anläggningen från kyrktornet med den ännu ganska nyanlagda parkmiljön. Här ser man också den nära kopplingen till järnvägsmiljön.

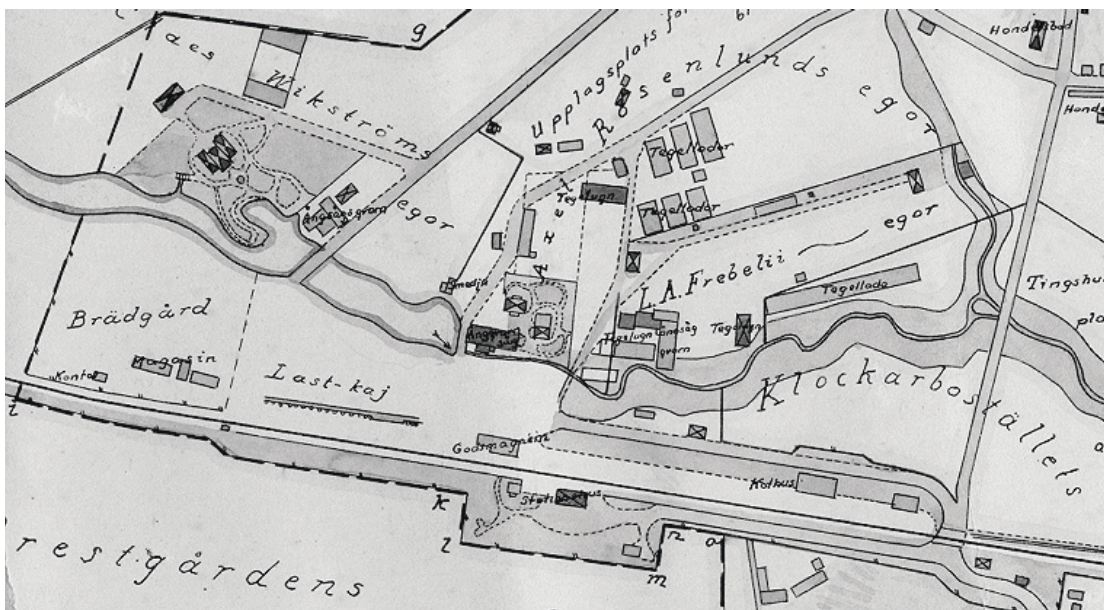


Bild 39. Heby vid 1880-talets mitt.

Strukturen med en sida för persontrafik och godshantering på tegelbrukssidan visas tydligt i planen från 1880-talet. Situationen består så länge tegelbruken finns kvar. Järnvägsmiljön består av en välskött publik sida med station och park och trädgård (intill banvaktarstugan) men också i lika hög grad av den närliggande industriverksamheten som motiverar stora arbets- och upplagsytor kring magasin och lastkaj på tegelbrukssidan.



Bild 40. Järnvägsmiljön 1910.

Analys av järnvägsplatsen

I fågelperspektiv så är grundstrukturen fortfarande avläsbar. På nära håll hindras överblicken av kraftiga lövslyuppslag. Här upptäcker man också en järnvägsmiljö med en station vars funktioner utlokaliseras till plattformen. Här finns nu informationsskyltar och två sorters biljettautomater.

Heby är intressant av flera skäl. Här finns en provkarta på en rad fysiska fenomen och problem relaterade till järnvägsterriotoriets omvandling och förnyelse. Den grundläggande strukturen är fortfarande i hög grad avläsbar samtidigt som villkoren för områdets bruk har förändrats kraftigt. Det rör sig idag om ett restlandskap, delvis av industriell karaktär, funktionsytor i förfall, extensivt skötta grönytor, parkrester med stora gamla träd, tidigare grönytor stadda i rent förfall, nya avgränsningar inom och mot järnvägsområdet (nätstängsel och taggtråd). Till detta kommer en intakt stationsbyggnad som har fungerat som tegelbruksmuseum (till 2007) och nu som huvudkontor för Hebybostäder AB. Någon järnvägsfunktion utöver klockan som fortfarande pryder fasaden finns inte.



Bild 41. Järnvägsmiljön 2002

Järnvägsplatsen blir ett innehållsrikt exempel på den brist på "passform" mellan nytt och gammalt som präglar många staderade järnvägplatser. Heby har heller inte varit föremål för någon omfattande omgestaltning utan det rör sig här om tillägg till den gamla strukturen, ytterligare lager har lagts till platsens tidigare lagerföljder, utan att intilliggande och överblivna ytor behandlats. Den nya järnvägsfunktionen är inskriven i den gamla och ligger idag som en smal remsa fungerande järnvägsmiljö i det gamla mer omfattande järnvägsterriotoriet (bild 42).

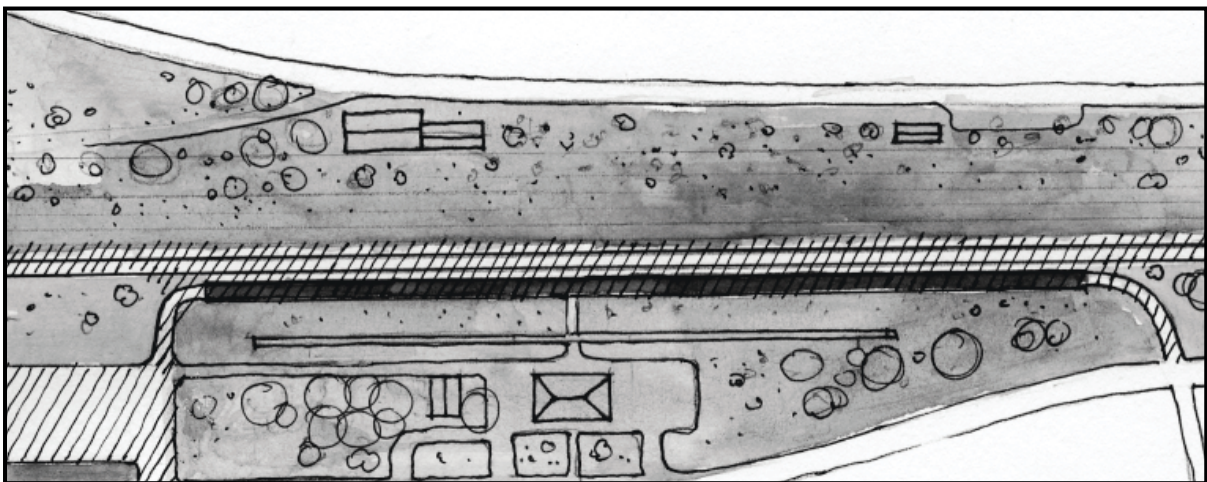


Bild 42. Planskiss av Heby 2009.



Bild 43. Här finns anledning att fundera över planeringen. Vad har styrts val av plattformsbredd, de mellanrum som uppstått och valet av taggtråd som avgränsning?

Enligt Heby kommuns hemsida¹⁰⁶ är det en kommun ”mitt i allt”, med 2 miljoner människor inom en radie på 10 mil. Trots det är Heby en okänd och anonym kommun. Identitet och sammanhang kopplad till bestämda platser och fysiska miljöer förefaller vara svag, vilket kan ha ett samband med kommunens brist på centralort. Det finns dock ett aktivt engagemang kring kulturfrågor och frågan om hur kulturer resurser används för utveckling, stärkt identitet och attraktiv livsmiljö diskuteras på kommunens hemsida.

Den studerade järnvägs miljön befinner sig mitt i en industrihistorisk berättelse om tegelbrukens uppgång och fall. Hebys industrihistoria är kopplad till järnvägens historia på flera olika sätt. De materiella spåren av detta har dock hittills inte utnyttjats förutom det faktum att tegelbruksmuseet tidigare varit inrymt i den före detta järnvägstationen. En del av den intilliggande industrimiljön har också utvecklat sig till den speciella form av industriruiner som idag tilldrar sig ett stort intresse både i verkligheten (så länge de är kvar) och i den virtuella världen.

¹⁰⁶ <http://www.heby.se>. Hemsidan har ändrats och nu nöjer man sig med att föra fram Heby kommuns rika natur och kultur som argument för besök (130421).



Bild 44. Alldeles intill bangårdsområdet finns det sedan länge övergivna tegelbruket som uppfyller de flesta krav på en övergiven och spännande miljö för diverse verksamheter.

5. Slutdiskussion

Den problematiska relationen mellan järnvägsmiljöernas form och funktion har återkommit på olika sätt i avhandlingen. Frågan om förfall är särskilt laddad och pendlar ständigt mellan erkännande och förnekelse. Svaren blir olika beroende på betraktarens perspektiv och preferenser. Det finns anledning att återkomma till detta och göra några reflektioner med utgångspunkt från vanliga uppfattningar om skötsel, brist på skötsel, järnvägsmiljöernas standard i allmänhet, klagomål på skräpighet, klotter och vandalisering och andra uttryck för bristen på omsorg om utemiljön. Diskussioner om fysiska järnvägsmiljöer utmynnar ofta i obestämda uppfattningar om brister. Det kan därför finnas anledning att orientera sig i kulturbetingade föreställningar om överblivenhet och förfall, och den varierade syn på dess orsaker och verkningar som finns. Tankar måste fångas upp ur industrisamhällets idéhistoria, ur filosofins diskussioner om hur den materiella världen uppfattas och hur våra värderingar förändras över tiden.

Att det, åtminstone i delar av järnvägens fysiska miljöer, rör sig om rent förfall kan knappast förnekas. Det är inte ett förfall som berör de anläggningar och ytor som järnvägen fortfarande behöver för driften utan ett fenomen som uppträder i de överblivna delar som efterhand blir allt mer ospecificerade och saknar bestämda ändamål. Det har, särskilt på mindre attraktiv mark, skett en successiv ökning av den typen av överskottsmark, vilket betraktas som ett problem som är en del av ett större strukturellt fastighetsproblem, och som i den mån det uppmärksammas och accepteras, antas kunna lösas med förändringar av järnvägens fastigheter inom ramen för en välorganiserad fastighetsverksamhet.

Detta är en förenkling och används för att göra ett mångdimensionellt territoriellt problem mer gripbart. Det ger, ytligt sett, också vissa mätbara egenskaper till problemet och mildrar den oro som sådan brist på ordning upplevs som (Edensor 2005:53–63). Uppdraget till det moderna Banverket¹⁰⁷, att skyndsamt göra sig av med alla byggnader och fastigheter som inte behövs för den moderna järnvägens funktion och drift, har inte plats för en mer fullständig analys. Det orsakar en tydlig målkonflikt med flera miljöfrågor och det påverkar även kulturpolitikens mål för arbetet med och utvecklingen av kulturarvet.

Den ideala situationen är att det inte finns några kulturvärden i järnvägssystemet eftersom det då inte finns några målkonflikter. I ett sådant läge behöver det inte uppstå någon svårhanterlig diskussion om kulturvärden, sektorns eventuella ansvar och gränsdragningar mot andra samhällsmål. Energin kan läggas på att skapa goda förutsättningar för järnvägsdrift och en rationell och ekonomiskt försvarbar fastighetsverksamhet. Det är en fullt begriplig standpunkt från infrastrukturförvaltarens position men blir högst problematisk om bevarande och utveckling av landskapets natur- och kulturvärden uppfattas som viktigt i samhällsplaneringen, och i strävanden efter en långsiktigt hållbar utveckling. Frågorna har blivit mer problematiska i samma takt som det industrihistoriska och moderna kulturarvet kommit mer i fokus och uppfattas som värdefullt. Produktionen av överblivenhet och förfall tenderar också att öka som en följd av globaliseringens allt högre tempo. Den historiska och teoretiska bakgrunden för svenska förhållanden har tagits upp av bland annat Jan Jörnmark (Jörnmark & Ramberg 2004 och Jörnmark 2004).

De flesta grubblar inte så mycket över industrisamhällets idéhistoria, filosofiska aspekter på förfall eller de ekonomiskhistoriska förlopp, strukturrationaliseringar och globalisering, som i allt snabbare takt efterlämnat förbrukade fysiska miljöer. Man nöjer sig i allmänhet med att konstatera att det inte ser bra ut, att det förekommer fenomen man inte gillar, och funderar på om man kan göra något åt saken och i så fall vad. Merparten visar dock oftast en ambivalens inför detta, samtidigt finns en lockelse i det förfallna och övergivna, med löften om spänning och frihet utanför den normativa ordning som staden utgör¹⁰⁸.

Det finns några spår i den idéhistoriska och filosofiska bakgrunden som är värda att belysa och som bidrar till förståelsen för förfallets mekanismer och våra reaktioner, eller brist på reaktion inför fenomenen.

¹⁰⁷ Uppdraget överfört till Trafikverket efter 1 april 2010.

¹⁰⁸ Dessa aspekter diskuteras grundligt av Tim Edensor i "Industrial Ruins – space, aesthetics and materiality" (2005).

Inom filosofin utgör ”smutsforskningen”¹⁰⁹ en underavdelning av den allmänna frågan om vår förståelse av den materiella omvärlden (Lagerspetz 2006). Ställd inför miljöer i olika grader av förfall kan Lagerspetz diskussion om smutsens relativitet vara av intresse. Ett par aldrig så putsade skor är alltid smutsiga om de placeras på ett matbord och man lägger aldrig smörgåsarna direkt på ett aldrig så rent golv (2006:39). I den förslitna miljön, speciellt med hänsyn till järnvägsmiljön som funktionsmiljö, finns en gräns som ofta är svårfunnen och svårdefinierad mellan funktionell förslitning och rent förfall. Så länge saker är i drift är de dock bara slitna, möjligen patinerade, men aldrig förfallna. Därmed blir också förfall något som kan ”inträffa” med förvånande snabbhet, ibland kan det räcka med vetskapen om att något inte används. Paradoxalt nog sker detta accelererande förfall ofta i samband med upprustning och investeringar på intilliggande ytor. Detta snabba förfall har kunnat iaktas i flera av de studerade järnvägsmiljöerna.

Den välordnade och väl fungerande omgivningen säger oss att saker och ting är i ordning, att arbete utförs med vederbörlig flit och energi (Helldén 1986:63–64). Motsatsen är djupt oroande och det utmanar vår känsla för ordning när saker blandas ihop och gränser luckras upp. (Edensor 2005:54). Förfallet påminner oss också om obeständighet och förgängelse, kan uppfattas som en utmaning mot vår strävan efter stabilitet och trygghet och ger oss en känsla av försvunnet välstånd och en osäker framtid. (2005:7).

I Tyskland och Ruhr-området hade förfallsproblematiken (och har delvis fortfarande) mycket stora proportioner. Merparten av Ruhrområdets industriella struktur slogs ut under efterkrigstiden och efterlämnade industriella ödelandskap av mycket stor och sammanhängande omfattning (Morger 1999). Jämförelsen med det svenska järnvägssystemets överblivna delar och förfall haltar även om det i det mindre skalområdet finns påtagliga likheter. Vi har i Sverige inga liknande sammanhängande strukturer utan våra övergivna och förfallna miljöer utgör mosaiker av ”rostbruna fläckar” i skogen eller i städernas industriella periferier.

Forskningen kring Ruhr-projekten är omfattande och innehåller inte minst stora undersökningar av befolkningens uppfattning om sina miljöer. De pekar bland annat på en generell svårighet att få acceptans för att över huvud taget bevara spår av industriell verksamhet (och att se den som ett kulturvärde) och att få acceptans för den typ av natur och biologi som uppstår av sig själv (den spontant etablerade urbana vegetationen). Dessa frågor diskuteras av Stefan Körner i *Nature Conservation, Forestry, Landscape Architecture and Historic Preservation: Perspectives for a Conceptual alliance*. (Körner & Kowarik 2004:193–220). Studier visar också på en rad positiva erfarenheter där återbrukad industriell natur och kultur på många sätt tillgodoser behov och erbjuder nya möjligheter i det postindustriella landskapet (Kiel 2004).

Några sådana slutsatser går inte att dra i det svenska järnvägslandskapet under omvandling. Att det finns reaktioner på den upplevda bristen på omvårdnad av våra järnvägsmiljöer (både stationer och omgivningar) är dock ställt utom tvekan. Det är ett upplevt problem som leder till en del ”inre konflikter”, bland annat inom underhålls- och fastighetsförvaltande verksamhet. Den vaga och något oprecisa känslan av att det inte ser ut som det borde har dock ingenstans att ta vägen, eftersom det i stort sett inte finns incitament eller mekanismer i styrning och uppföljning som ger någon grund för sådana diskussioner.

Eftersom dessa frågor av allmänheten inte upplevs som oväsentliga och dessutom genererar en hel del praktiska problem för samma allmänhet så uppstår en episodisk, återkommande och en aning planlös uppmärksamhet till frågor om överblivenhet och dåligt underhåll eller rent förfall, men alltid kopplad, och avgränsad, till någon annan fråga, t.ex. klotter, vandalisering, slitenhet, hussvamp, ogräs, trädsäkerhet, spårspring, stängselfrågor, behov av uppsnygning inför jubileum eller någon annan för stunden aktuell fråga. I grunden handlar det sannolikt om den olust som tomrummen och gliporna i systemet väcker, snarare än någon mer djupgående analys.

¹⁰⁹ Smuts är enklast uttryckt material på fel ställe. Frågan om smuts kontra renhet har sysselsatt filosofer sedan tidernas begynnelse. Den tidigaste belagda teoretiska diskussionen finns i Herakleitos ”Fragment” från 5-600-talet f.Kr. Den filosofiska smutsforskningen är alltså lika gammal som den västerländska vetenskapen själv.

Tim Edensor (2005) utvecklar frågan vidare i en diskussion som bland annat tar upp de överblivna platsernas värde eller värdelöshet. Han skisserar frågans spännvidd, där den vanligaste tolkningen är fastighetsintressentens uppfattning av platsen som tom och meningslös om den inte kan behandlas som egendom, mätas, fördelas och exploateras med vinstsyfte. (Edensor 2005:8). I den andra änden återfinner man ruinen och det överblivna som postindustriell nostalgi och tankemässigt bränsle till en rad olika subkulturella fenomen¹¹⁰ i verkliga och virtuella urbana nattlandskap. (2005:13).



Bild 45. Ordningssamma herrar förvaltade en representativ miljö, 1900-talets början.

Min egen position i förhållande till de studerade fysiska järnvägsmiljöerna har beskrivits i avhandlingens bakgrundsavsnitt. Forskningen har bedrivits delvis parallellt med yrkesverksamhet inom det område som undersökts. Mitt eget deltagande i den dagliga verksamheten har påverkat de förhållanden och fenomen som jag beskriver, tolkar och försöker förstå¹¹¹. Fördelarna är en mycket god kännedom om sakförhållanden och tillgång till personer, referensmaterial och källor. Den centrala placeringen i en huvudkontorsorganisation har också skapat en kringförståelse som nyanserar förståelsen på flera plan, bland annat att målkonflikter ofta är svåra att undvika och hantera. Denna breda förståelse har också varit nödvändig för att inte hamna i ett förenklat sunt förnufttänkande där man i allt för hög grad liar sig med dem som håller med om det man säger, eller som drivs av samma motiv (Alvesson & Deetz 2008). I detta fall rör det sig om en mycket begränsad skara arkitekter, samhällsplanerare och miljöspecialister inbäddade i en i övrigt mycket teknisk omgivning. Det har efterhand blivit uppenbart att en stor kunskap, eller

¹¹⁰ Från att bara leta upp och dokumentera/fotografera till att använda de överblivna miljöerna som scenografi till olika lekar och rollspel.

¹¹¹ Det har legat i min roll att påverka, även om resultatet är svårvärderat.

förförståelse, inte alltid är av godo eller en fördel, utan också kan vara en metodisk komplikation. Följden har bland annat blivit en lång rad omskrivningar där en hel del saker som tagits för givet efterhand fått verifieras eller rensas bort. Den svåraste konflikten har utspelat sig på ett yrkesetiskt plan, där etiska överväganden, när man väl gjort dem, på ett uppenbart sätt kommit i konflikt med givna uppdrag. Den pågående avvecklingen av järnvägens fastigheter är ett tydligt exempel. Fastighetsavvecklingen är ett ur kulturmiljövårdsynpunkt ytterst tveksamt projekt. Insiderpositionen gör det omöjligt att förbli helt lojal mot verksamhetens mål utan att hamna i ett besvärligt vetenskapligt predikament. Forskningsprocessen och dess successiva väg mot ökad insikt och förståelse är inte självklart oproblematisk då organisationen snarare strävar efter förenklingar som gör problemen hanterbara i en operativ verklighet.

Omtolkning och nytt tänkande

Syftet med denna licentiatavhandling har varit att kartlägga och analysera fysiska förändringar i järnvägsanläggningen, med inriktning på den upplevda miljön. Metoden för detta har varit en fallstudie med utgångspunkt i ett stort antal svenska järnvägsmiljöer, varav ett 20-tal studerats mer ingående. I avhandlingen har tre valts och redovisats. Dessa är typiska inom det skal- och storleksområde som jag valt att studera. Som tidigare betonats så har de mindre och i huvudsak befintliga järnvägsmiljöerna varit i fokus. Dessa utgör ännu majoriteten av de fysiska järnvägsmiljöer som inte omfattas av stora omvandlande projekt men som ändå förändrats och fortsätter att förändras beroende på skötsel och förvaltning av järnvägsfastigheten men också beroende på andra driftsfrågor och tekniska förändringar. En del av de studerade miljöerna utgör fortfarande levande och fungerande delar av den fysiska järnvägsmiljön medan andra snarast kan ses som övergivet och förfallande territorium, utan funktion eller rent av onödiga i det moderniserade järnvägssystemet.

De tre begrepp som etablerades för att beskriva förändringarna (överlagring, förskjutning och reduktion) har även efter de mer omfattande och systematiska studierna av de tre redovisade fallen (2008/09) fortsatt att vara användbara i den dagliga praktiken och har efterhand utvecklats till en relativt behändig och snabb metod för att bedöma graden av fysisk förändring och anläggningens skick. Begreppen skapar utgångspunkt för att besvara en rad frågor där utgångspunkten är vad som är ursprungligt i det järnvägsterritorium som betraktas. Vad finns kvar? Vad är borta? Vilka funktioner har flyttats? Hur har de flyttats (vertikalt och horisontellt)? Vad har tillkommit? I vilket skick befinner sig anläggningen? Är det strukturellt intakt eller finns många lager av förändringar? Finns det delar som kan betraktas som begynnande eller fortgående förfall? Kommen så långt, uppbackad av en rätt omfattande järnvägsteknisk-, arkitektur-, och trädgårdshistorisk kunskap är det möjligt att säga något om den undersökta platsens fysiska tillstånd. Samtidigt som förmågan att beskriva ökat så har förmågan att förstå inte ökat i samma takt. Det har alltså framstått som nödvändigt att komplettera berättelsen om dessa järnvägsmiljöer. Erfarenheten bekräftas av de resonemang som förs i Statens Fastighetsverks komplettering till Kulturfastighetsutredningen (2010) där man konstaterar att bilden är splittrad och svårtolkad och att det när det gäller järnvägens miljöer saknas en övergripande kulturhistorisk värdering och en heltäckande långsiktig plan för bevarandet. Detta är en följd av sektorns förändrade organisation vilket bland annat lett till att det statliga ägandet hunnit avvecklas i många fall. Till detta kommer svårigheterna att hantera järnvägsanläggningar (även väganläggningar) i lagsystemet.

Om SJ/Banverket inte hade avvecklat sin kompetens inom arkitektur/trädgård under 70- och 80-talen och trädgårdsritningarna inte försvunnit när Banverket bildades 1988 hade situationen hypotetiskt sett annorlunda ut. Om man därtill hade anställt en ny trädgårdsdirektör direkt med uppgift att bland annat fundera över hur mark och omgivning runt det tekniska järnvägssystemet skulle förändras och utvecklas så hade motiven för denna avhandling troligen inte funnits. Danmark och många andra europeiska länder har framstått som mer hänsynsfulla och varsamma i förändringen och utvecklingen av sina järnvägsmiljöer. Samtidigt bör man vara medveten om att Sverige tidigt började omstrukturera sin järnvägssektor i jämförelse med många andra europeiska länder. Flera europeiska järnvägsförvaltningar har idag problem att upprätthålla anläggningarnas arkitektoniska standard när den tekniska infrastrukturförvaltningen

renodlas, skiljs från trafikeringsverksamheten och den tidigare kompetensen ställs ut på marknaden och konkurrensutsätts. Infrastrukturförvaltaren förväntas vara en kvalificerad beställare trots en slimmad, effektiviserad och strikt målstyrd organisation. Här är bilden likartad på många håll i Europa. Sverige ligger återigen i täten med sammanslagningen av infrastrukturförvaltningarna till Trafikverket. Sammanslagningen är inte oproblematisk och det tar sannolikt lång tid innan alla effekter kan utvärderas. Det nya Trafikverket har dock inneburit att den sammantagna kompetensen inom arkitektur- och kulturområdet ökat och att möjligheterna att upprätthålla en rimlig förmåga som beställare förbättrats. Trafikverket har idag en chefsarkitekt och ett nyinrättat arkitekturråd (2012). Utmaningarna är många och de problem med järnvägssystemets fysiska omgivningar är, som jag visat i avhandlingen, mångbottnade och komplicerade. Utvecklingen efter 2010 ger dock anledning till viss försiktig optimism.



Bild 46. Stationen i Lejre, Danmark. Varsam anpassning mellan nytt och gammalt.

Det förnyade/moderniserade järnvägssystemet behöver betydligt mindre yta för sin funktion än den historiska järnvägsanläggningen. Det innebär att förnyelsen hela tiden sker till priset av att mark och anläggningar blir över. Det uppstår mellanrum och "glipor" som fortfarande är delar av järnvägens territorium men som inte används, eller som används på mycket extensiva sätt. Detta kontrasterar mot den historiska anläggningens intensiva användning av mark och anläggningar. Den nya överblivna, eller extensiva zonen, hamnar utanför det inre område där ordning måste råda för att säkerställa driften. Redan här har ett nytt problem etablerats då stora oanvända, eller mycket extensivt använda ytor uppkommer mellan omgivning och järnvägsanläggning. I det historiska systemet utgjorde parker, arbets- och boställområden en välordnad gräns mellan järnvägens industriella driftsområden och omgivande samhälle. Sådana platser har i många fall övergått till "vilda zoner" (Edensor 2005:60) där alternativa livsformer och kulturyttringar börjat uppträda. Problemen inställer sig när nya grupper och intressen vänder sin uppmärksamhet mot dessa områden och en rad ur järnvägens synvinkel mindre lämpliga verksamheter¹¹²

¹¹² Instängsling av bangårdar och järnvägsområden, skolinformation och andra informationskampanjer har minskat antalet olyckor. Trots det krävde äventyrliga lekar 6 dödsoffer under 2009.

tar form. Järnvägen har under den tidsperiod som här studeras (från slutet av 80-talet och fram till nu) också varit ett av klottrarnas och vandalernas (eller bara de äventyrliga lekarnas) viktigaste territorier, kanske det viktigaste. Denna utveckling har skett oavsett vad järnvägens säkerhetsexperter försökt vidta för motåtgärder. Postindustriella landskap, till vilka vi kan associera en betydande mängd järnvägsmiljöer, utgör plats och utrymme för alternativa användningar. Tolkningen av fenomenen varierar. I den omfattande tyska genomgången "Wild Urban Woodlands" av Kowarik och Körner (2004), framställs användningen av sådana platser som en högst normal verksamhet och som en väsentlig del av det sammantagna biologiska och sociala projektet. Hos Tim Edensor (2005) tas i stort sett samma fenomen som utgångspunkt för en kulturkritisk diskussion. I Jan Jörnmarks två bildverk om svenska övergivna platser får samma typ av miljöer visa hur ekonomisk historia och globaliseringens effekter faktiskt kommer till uttryck¹¹³ (Jörnmark 2007 och 2008). Dessa tre perspektiv är fullt relevanta då man befinner sig i en järnvägsmiljö där man kan registrera såväl sällsynta växter som spår av paintball samtidigt med urkopplade och igenväxande järnvägsspår som leder mot nedlagda och förfallande industrimiljöer.

Under järnvägens expansiva 90-tal, präglad av snabba planeringsprocesser och en ambitiös vilja att snabbast möjligt ta sig till byggstart, började också en del motbilder dyka upp. Att till och med dåvarande generaldirektören uppmärksammade en starkt sliten och igenväxt järnvägsmiljö i Sala¹¹⁴ var ingen slump utan snarare ett uttryck för en allmänt spridd känsla av att det nog inte såg ut som det borde i järnvägssystemet. Planering och byggande gick fort, det var skräpigt och de projekt som kom igång löste tekniska och funktionella problem men knappast mer. Det fanns också andra tecken på reaktioner. I den officiella beskrivningen av verkligheten så heter det att man måste kraftsamla mot "förslitna järnvägsmiljöer". Detta är dock en alltför vag benämning eftersom det omedelbart dyker upp en konkurrerande, och så småningom segrande, omtolkning. Förslitna järnvägsmiljö avser i teknisk uttolkning främst slitna tekniska komponenter i omedelbart behov av byte¹¹⁵. Banverket var en alltför teknisk verksamhet för att det skulle gå att göra motstånd mot de tekniska omtolkningar som hela tiden skedde. Resultatet blev därför klen i den fysiska miljön. Episoden avsatte dock ett arv av dokument där flera av Banverkets dåvarande regioner gjorde genomgångar av hur stationsmiljöerna såg ut utmed flera olika stråk. Dokumenten är ur vetenskaplig synvinkel ganska obskyra aktstycken som genomfördes utan någon bestämd metodik men efterlämnade ett antal målade beskrivningar av järnvägsmiljöernas status runt år 2000-2002, många i ett framskridet tillstånd av förfall.

Det finns en i grunden konfliktfylld relation mellan gammalt och nytt inom järnvägen men också en kvardröjande teknikoptimism. I kombination med brist på helhetssyn kring den fysiska järnvägsmiljön har detta lett och leder till negativa konsekvenser. I den rådande och dominerande tolkningen av järnvägens problem ges dess fysiska miljöer en undanskymd plats. Samtidigt har översiktliga samhällsekonomiska bedömningar och kalkyler fått en särställning som beslutsunderlag vilket försvagat frågan om den lokala fysiska miljöns värden och egenskaper i olika beslutssituationer. Samhällsekonomins matematiska formler och logiska modeller har befast ställningen som "riktig vetenskap" (Mels 2007:46). Den doktrinära hållningen i tekniska och ekonomiska frågor sluter gapet mellan idé och verklighet (Denvall 1997) och bidrar till att upprätthålla den ideologiska riktningen. Nerslitna, överblivna och förfallande järnvägsmiljöer

¹¹³ Bildverken gör inte anspråk på vetenskaplighet men leder vidare till flera andra av Jörnmarks böcker, bland annat "Skogen, staten och kapitalisterna" (2004) som tar sin utgångspunkt i Schumpeters teori om skapande förstörelse, en teori som är intressant om man reflekterar kring basindustrins struktur, frågan om att bevara, förvalta och nyskapa och inte minst hur järnvägen som synnerligen långlivad fysisk struktur ska hanteras i den accelererande fysiska obeständighet som präglar det postindustriella samhället. Frågan utvecklas vidare av Jörnmark och Lennart Ramberg (2004) i boken "Globala förkastningar" (2004) där utvecklingen sätts i relation till tekniska innovationer.

¹¹⁴ Muntligt meddelande från Jan Skoglund i dåvarande GD-staben.

¹¹⁵ Detta refererar till det faktiska och klena resultatet av "projekt slitna järnvägsmiljöer" men också till många samtal i den tekniska omgivningen.

bidrar inte till att upprätthålla samma ideologi och blir därmed avvikande och uppfattas som ovidkommande fakta. Även i järnvägens rationella värld finns anledning att peka på andra perspektiv som också inbegriper möjligheterna att till exempel värdera andra faktorer än de ekonomiska. Frågan om det symboliska kapitalet, i form av socialt och kulturellt kapital (Sundin 2007) kan också underlätta diskussionen om varumärkesvård och goodwill. Frågor som inte minst är viktiga för trovärdigheten när man ger sig in i diskussioner om järnvägens miljövänlighet i ett långsiktigt hållbart samhällsprojekt.

Forskningsresan har varit lärorik och returbiljetten har inte varit ställd till exakt samma miljö och landskap som jag startade i, blicken har förändrats på vägen. Framför allt har det som från början uppfattades som banverksproblem fått sättas in i ett större sammanhang, liksom den kritik som ändå kan (och bör) formuleras med utgångspunkt från det empiriska underlaget. Jag har också insett att förnyelsen av järnvägssystemet kommer att ske under lång tid, liksom uppbyggnaden gjorde. Det vi värnar och försvarar byggdes med olika intensitet under olika perioder av järnvägens existens. Det arkitektoniska kulturarvet¹¹⁶ producerades och inkorporerades från 1850-tal till tidigt 1950-tal, ett tidsspänn på i stort sett 100 år.

De spår av värdefull trädgårdskultur som finns kvar från de äldre anläggningarna är lätt räknade och i många fall sedan länge delar av andra, oftast kommunala anläggningar. Detta pekar på en förändring i synen på uppdraget som förvaltare av offentlig miljö. Denna syn har gått från att vara tagen för givet till att vara betydligt mer nedtonad och slutligen närmast en ”ickefråga”.

En viktig slutsats av den historiska delen av arbetet är att en kultursyn som grundar sig på tillräckliga historiska kunskaper är en förutsättning för att ett bra förnyelsearbete av den fysiska miljön ska kunna iscensättas. Mycket av detta förefaller ha saknats i det sammantagna projekt som järnvägen med Banverket som huvudaktör sysselsatte sig med från 1988. En del tillrättalägganden har gjorts sent och under galgen men i otillräcklig omfattning och tämligen halvhjärtat. Fortfarande saknas en uttalad hållning och strategi från Banverkets efterföljare Trafikverket då det gäller förvaltningen av det egna kulturarvet. Något sådant uppdrag är inte formulerat. Samtidigt bör man notera att kulturvärdesfrågorna hanteras väsentligen annorlunda i en rad andra europeiska länder (till exempel i Norge, Danmark, Schweiz, Österrike)¹¹⁷. Att förnyelse och anpassning tar avstamp i strategier och policys som bottnar i en formulerad kultur- och arkitektursyn förefaller på många håll vara mer självklart än det är i Sverige.

Dessa konstateranden leder till ett antal nya frågor, varav huvuddelen förblir obesvarade. En sådan är om vi är mindre benägna att värna kulturarvet än man är i andra jämförbara europeiska länder. Trots en del tecken i den riktningen så har många en väl underbyggd och intellektuell hållning i kulturfrågor, vilket dock inte är till stor nytta om frågorna inte kan kommuniceras mellan samhällssektorerna på ett effektivt sätt. Problemen handlar delvis om brist på kommunikation men också om det enklare faktum att frågor om hur det ser ut eller hur vi tillvaratar vårt kulturarv väger lätt i jämförelse med tekniska och ekonomiska frågor som kan mätas, värderas och jämföras med matematisk precision.

Man måste också betrakta järnvägens planering och byggande som en del av en byggsektor som brottas med en rad attityd- och strukturella problem och där arkitektur- och kulturfrågorna har svårt att göra sig gällande (Grange 2005).

En omorientering och omvärdering är nödvändig i synen på järnvägssystemets egna kulturvärden, där de inte definieras som problem utan som resurser i förnyelsearbetet. Det behövs en insiktsfull återanvändning av kulturvärden, inte minst för att kunna utveckla ”varumärket järnväg” på nya sätt. Den allmänna kultur- och teknikhistoriska berättelsen om järnvägen måste kompletteras med en berättelse som tydligare och bättre innefattar de arkitektur- och trädgårdshistoriska dimensionerna. Först när den finns blir frågan om tillvaratagande och utveckling av befintlig arkitektur och trädgårdskonst en relevant fråga, särskilt när det

¹¹⁶ I stor utsträckning Edelsvärd och Zettervall men också Clason, Lallerstedt, Cronstedt m.fl. av dåtidens mer framstående arkitekter som var med och ritade de privata järnvägsföretagens stationer.

¹¹⁷ Här avses länder som kan anses vara jämförbara i storlek och sammanhang.

gäller de mer fragmentariska spåren av parker och trädgårdar. Den mer fullständiga berättelsen ger också bränsle till en nödvändig diskussion om värdering och urval som leder vidare till en bättre och mer accepterad förståelse av vad som kan bevaras, hur det kan utvecklas och i vissa fall till och med restaureras eller rekonstrueras. Våra gamla stationer och järnvägsmiljöer behöver återupprättas och återta sin position som viktig del av det gemensamma offentliga rummet.

Bilden av en gammal uttjänt bangård i successiv omvandling till en industripark får avsluta framställningen och exemplifiera möjligheten till omprövning av vad som är kulturvärden, en fördjupad tanke om kretslopp och återbruk, arkitektoniska medel och vad vi kan uppfatta som estetiskt tilltalande.



Bild 47. Kombinationen bangård och park är ett exempel på berättande landskapsarkitektur där platsens historia förblir synlig.
Ruhrområdet, Zeche Zollverein 2006.

Källor och litteratur

Otryckta källor:

Inventeringsmaterial ”Projekt Slitna järnvägsmiljöer”:

Siljansbanan, juni 2002

Bergslagsbanan, juni 2001

Godsstråket Bergslagen, juni 2001

Dalabanan, juni 2001

Mittbanan Ånge – Sundsvall, okt. 2001

Norra Stambanan, okt. 2001

Ostkustbanan, okt. 2001

Ashhami K. (1998) Att motverka klotter – idéskrift rörande möjligheter att förebygga. och/eller åtgärda klotter i järnvägsmiljö. Utredning beställd av Banverket huvudkontor, Borlänge.

”Slitna järnvägsmiljöer” (innehåller förvaltningsstrategi samt övergripande tillståndsbeskrivning). Rapport Avdelning Banförvaltning 2001-11-30. Ej färdigställt arbetsmaterial.

Östra Banregionens inventering av slitna järnvägsmiljöer i och kring Stockholm, 2001-02-23.

”Stationsmiljöerna och skötselfrågan” (diskussionsunderlag) och bifogade beskrivningar av skötselstatus i Uppsala, Västerås, Sala, Heby och Morgongåva. (efter inventering av författaren och Örjan Ingmansson 2002)

”Angående kulturhistorisk broinventering och fortsatt behandling av brobytesfrågor mm”, beslutsskrivelse (1999-05-06) samt bifogade ”kriterier för bedömning av broars bevarandevärde”.

Inventeringsprotokoll, ”Kulturhistorisk inventering av järnvägsbroar”. Materialet sammanställt av Ahlberg och Spade 1999. (Underlag till *Våra broar – en kulturskatt*, se ref).

Pärm I brotyper 12-41 (Banverket Borlänge).

Pärm II brotyper 42-106 (Banverket Borlänge).

Remisshandlingar avseende förslag till skyddsföreskrifter för statliga byggnadsminnen. ”Perrongtak, Avesta Krylbo” samt ”Förslag till skyddsföreskrifter för delar av den värdefulla bebyggelsen längs Malmabanan,”.

SJ (1962) ”Trädgårdsverksamheten vid SJ” Utredning redovisad i augusti 1962, SJ, (opubl).

SJ (1967) *Vad pågår och planeras inom SJ? En information av SJ:s styrelse om rationaliserings- och utvecklingsarbetet*. Informationsbroschyr SJ.

Arkiv och samlingar

Sveriges Järnvägmuseums bibliotek, bildarkiv och samlingar i Ängelholm och Gävle.

Gösta Reuterswårds bildarkiv, Sveriges Järnvägmuseum Gävle.

Trafikverkets, tidigare Banverkets Mellersta Banregionens, ritningsarkiv i Gävle.

Offentligt tryck:

Regeringens proposition (2000) *Ändrad verksamhetsform för SJ*

Regeringskansliet (1999) *Framtidsformer: Förslag till handlingsprogram för arkitektur & formgivning*.

Statens fastighetsverk (2009) *Kulturfastighetsutredningen*.

Statens fastighetsverk (2010) *Komplettering till kulturfastighetsutredningen*.

Övriga tryckta källor:

Ahlberg, S-O., Spade, B. (2001) *Våra broar – en kulturskatt*. Vägverket, Borlänge.

Ahlberg V. (1923) *Bergslagens järnvägsaktiebolag 1872 – 1902. Historik II*. Göteborg.

Alvesson, M, Skoldberg K. (1994) *Tolkning och reflexion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Studentlitteratur Lund.

Alvesson, M, Deetz, S. (2008) *Kritisk samhällsvetenskaplig metod*. Studentlitteratur Lund.

Aghult, K., Lind, L-O., Sandin, G. (1999) *Järnvägen 1999*, Svenska järnvägsklubben skriftserie nr 68.

Améen, L. (1986) ”Järnvägen i svenskt landskap” i *Bebyggelsehistorisk tidskrift*. Nr 12 järnväg, bygd och bebyggelse. (Sid 8-29).

Andersson A. (2004) *Anläggningar – det glömda kulturarvet*. (magisteruppsats 20p). Göteborgs univ.

Andersson, P-O. (1999) ”I nya och gamla spår! Mötet mellan modernitet och tradition i två stationssamhällen speglad genom två tidningar”. I: P. Aronsson, L. Johansson (red:er)(1999) *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Acta Wexionensia serie 1 Humaniora, nr2. Växjö Universitet och Sveriges Järnvägmuseum, Stenvalls. (Sid 118-130).

Andersson-Skog L, Ottosson J. (1999) ”Hela folkets järnväg mellan stat och marknad” i Banverket *Spår i landskapet* (Lätt reviderat särtryck med noter och referenser). Banverket och Arena bokförlag. Stockholm.

Armstrong, H. (2006) *Time, Dereliction and Beauty: an Argument for 'Landscapes of Contempt'*. IFLA.

Ashhami, K. (1998) *Att motverka klotter – idéskrift rörande möjligheter att förebygga. och/eller åtgärda klotter i järnvägsmiljö*. Banverket huvudkontoret, Borlänge.

Aronsson L. Bjälesjö J. Johansson S. (red. 2007) *Kulturell ekonomi - skapandet av värden, platser och identiteter i upplevelsesamhället*, Studentlitteratur.

- Aronsson, L. (2007) "Bilder av platser". I: L. Aronsson, J. Bjälesjö, S. Johansson (red:er)(2007). *Kulturell ekonomi - skapandet av värden, platser och identiteter i upplevelsesamhället*. Studentlitteratur.(Sid 107-134).
- Aronsson, P, Johansson L. (red:er)(1999) *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Acta Wexionensia serie 1 Humaniora, nr2. Växjö Universitet och Sveriges Järnvägsmuseum, Stenvalls.
- Aronsson, P (1999 "Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning" P. Aronsson, L. Johansson (red) (1999) *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Acta Wexionensia serie 1 Humaniora, nr2. Växjö Universitet och Sveriges Järnvägsmuseum, Stenvalls.
- Banverket (2005) *Regleringsbrev*. Borlänge.
- Banverket (1999) *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*. Banverket och bokförlaget Arena, Stockholm.
- Banverket (2006) *Järnvägen 150 år*. Banverket och Informationsförlaget, Stockholm.
- Banverket (2008) *Kulturvärden längs spåren. Banverkets avvecklingsprojekt*. Banverket, Borlänge.
- Bedoire, F (1998) *Restaurering som samhällsbyggnad*. Kulturmiljövård nr 4.
- Berger, A. (2006)"Drosscape". I: C. Waldheim (ed) (2006) *The Landscape Urbanism Reader*. Princeton Architectural Press, New York. (Sid 197-218).
- Bergkvist, J. Holmberg, B. (2006) *Gasverket Värtan*. Konsthögskolans Arkitekturskola, Stockholmia förlag, Stockholm.
- Berglund, I. Broström, S. (2000) *Omkring spåret. Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet*. J&W och Banverket, Falun.
- Björkroth, M. (1991) "Från vision till verklighet" i *Återblickar, Samfundet för hembygdsvård 75 år*. Bygd och Natur, Jönköping. (Sid 23-78).
- Book, T. (1986) "Järnvägen i den nordiska stadsplanen, anpassning eller konflikt". *Bebyggelsehistorisk tidskrift*. Nr 12, järnväg, bygd och bebyggelse. (Sid. 57-73).
- Brundin, M. (2004) "Arkiven efter de enskilda järnvägarna". *Att resa i arkiv* Riksarkivet, Stockholm. (Sid 113-122).
- Bucht, E. (1997) *Public Parks in Sweden 1860-1960, the planning and design discourse*, Swedish University of Agricultural Sciences, Agraria 56, Alnarp.
- Cederpalm E. (1931) "Planteringsväsendet" i *SJ 1906 – 1931*, band II, Stockholm. (Sid 353-362).
- Crawford, M. (1992) "The world in a shopping mall". I: M. Sorkin (ed) (1992) *Variations on a theme park*, Hill and Wang, New York. (Sid. 3-30).
- Crawford, M. (2005). "Everyday Urbanism" I: R. Mehrotra (ed) *Everyday Urbanism*. Michigan Debates on Urbanism, The University of Michigan.
- Denvall, V. (1997) "Doktrin i med och motvind". Denvall V., Henning C., Lieberg M., Salonen T., Öresjö, E. (1997) *Välfärdens operatörer, social planering i brytningstid*, Borea. (Sid 223-244).
- Dicks, B. (2000) *Heritage, Place and Community*. University of Wales Press, Cardiff.
- Edelsvärd, A.W. (1859) "Plan och byggnadssätt för Landsortsstäder och Förstäder". *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingenjörsvetenskap*.

- Edensor, T. (2005) *Industrial Ruins - Space Aesthetics and materiality*. BERG.
- Eneroth, O. (1863) *Trädgårdsodling och naturförsköningkonst*. Stockholm
- Evans R. J. (1997) *Till historiens försvar*. SNS Förlag, Stockholm.
- Florgård, C. (1999) "Infrastrukturens landskap" I: J. Bergkvist, L. Lingqvist, J. Skoglund, J. Skoog (Red:er) (1999) *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*. Bokförlaget Arena & Banverket. (sid. 127-138).
- Fogelberg F. Lagerberg-Fogelberg C. (2007) *Järnvägens trädgårdskultur - att återskapa banvaktarstugans trädgård*, Centrum för uthålligt lantbruk. SLU, Uppsala.
- Fröidh, O. (2006) "Nytt liv med järnvägen". I: *Järnvägen 150 år*, Banverket och Informationsförlaget, Stockholm. (Sid 167-187).
- Gabrielsson, C. (2006) *Att göra skillnad - det offentliga rummet som medium för konst, arkitektur och politiska föreställningar*. Arkitekturskolan, KTH, Stockholm.
- Grange, K. (2005) *Arkitekterna i byggbranschen. Om konsten att upprätthålla ett kollektivt självförtroende*, inst för arkitektur, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.
- Gustavsson, E. (2001) *Trädgårdsideal och Kunskapssyn*, inst för landskapsplanering, SLU, Agraria 262, Alnarp.
- Gustavsson, E. (2001b). "Estetiska trädgårdsideal under tidigt 1900-tal: två exempel". *Park och Trädgård i kulturarvsperspektiv*. Göteborgs Univ. Inst. För miljövetenskap och kulturvård.
- Gustavsson, E. (2006) "Järnvägslandskapet" I: *Järnvägen 150 år*. Banverket och Informationsförlaget, Stockholm. (Sid.314-325).
- Hecksher, E.F (1906) "Nationalekonomisk historik". *SJ 1856 – 1906*, bd I. Stockholm. (Sid 367-487).
- Helldén, A. (1986) *Maskinerna och lyckan - ur industrisamhällets idéhistoria*, Ordfront, Stockholm.
- Hidemark, O. (1991) *Om restaurering – om förhållningssätt*. Dialog med tiden.
- Hidemark, O. (1996) *Autenticitet – vad är det?* Kulturmiljövård 1-2. (Sid 113-119).
- Hobsbawm, E. (1997) *Ytterlighetens tidsålder*. Rabén Prisma, Stockholm.
- Dickson Hunt, J. (1992) *Gardens and the Picturesque: Studies in the History of Landscape Architecture*. MIT Press.
- Hägg, G. (2005) *Välfärdsåren: svensk historia 1945-1986*. Wahlström & Widstrand, Stockholm.
- Ingelstam L. (1998) "Expertberoende beslutsfattande och demokratisk delaktighet". *SOU 1998:102*. (Demokratiutredningen). Stockholm.
- Ingelstam L (2008) "Marknaden har tagit över våra liv". Under strecket 081114, Svenska Dagbladet.
- Isacson M. Nisser M. (1998) Industrisamhällets omvandling – en utmaning. Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 36.
- Isling, B. (2006) "Utblick på landskap, linjer i landskapsarkitekturen". *Arkitektur* nr 6 2006. (Sid 40-47).
- Johansson, L. (1999) "Stationssamhällets skötsamhet". I: P. Aronsson, L. Johansson (red:er) (1999) *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Acta Wexionensia serie 1 Humaniora, nr2. Växjö Universitet och Sveriges Järnvägmuseum, Stenvalls. (Sid 102-117).

- Johansson, R. (2002) "Ett explikativt angreppssätt". *Nordisk Arkitekturforskning* 2002:2. (Sid 19-27).
- Johansson, R. (2000) "Ett bra fall är ett steg framåt". *Nordisk Arkitekturforskning* 2000:1-2. (Sid 65-71).
- Jonson B. (1948) *Stationshusen förr och nu*. Svenska Järnvägsstationer del 1, Uppsala: Orbis. (Sid 61-79).
- Jörnmark, J. (2007) *Övergivna platser 1*, Historiska media, Lund.
- Jörnmark, J. (2008) *Övergivna platser 2*, Historiska media, Lund.
- Jörnmark, J. Wikars, K. (2009) *Atomtorg, porrharar & hitlerslussar*, Historiska media, Lund.
- Jörnmark, J. (2004) *Globala förkastningar*, Studentlitteratur, Lund.
- Jörnmark, J (2004) *Skogen, staten och kapitalisterna – skapande förstörelse i svensk basindustri 1810 – 1950*, Studentlitteratur, Lund.
- Kaiser, A. (1994) *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Carlssons.
- Kaiser, A. Geijerstam af, J. (2006) "En spårbunden historia". I: *Järnvägen 150 år*, Banverket och Informationsförlaget, Stockholm. (Sid 25-43).
- Kiel, A. (2004) "Use and perception of Post-industrial Urban Landscapes in the Ruhr". I: I. Kowarik, S. Körner S. (ed:s) (2004) *Wild Urban Woodlands: New Perspectives for Urban Forestry*. Springer, Berlin. (Sid 117-130).
- Kirkwood, N. (red. 2001) *Manufactured sites, Rethinking the Post-industrial Landscape*. Taylor and Francis, London and New York.
- Kjessel, B (1993) *Banestetik, Banverkets policy och mål gällande järnvägens estetik och miljö*. Banverket, Borlänge.
- Klintborg Ahlko, Å. (1993) "SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur". *Lustgården*, årg. 73, Föreningen för dendrologi och parkvård. (Sid 41-52).
- Konsthögskolan, (2006) *Gasverket Värtan*. Konsthögskolans Arkitekturskola, Stockholmia förlag, Stockholm.
- Krings U. (1985) *Banhofsarchitektur – Deutsche Grosstadtbanhöfe des Historismus*. Prestel-Verlag, München.
- Kågeßon, P. (2003) "Transportsektorns koldioxidutsläpp och den svenska miljöpolitiken – en historisk granskning". *VINNOVA debatt*.
- Kågeßon, P. (2009) "Environmental Aspects of Inter-City Passenger Transport". Discussion paper No. 2009-28. OECD/ITF.
- Kowarik, I., Körner, S. (ed:s) (2004) *Wild Urban Woodlands: New Perspectives for Urban Forestry*. Springer. Berlin.
- Kowarik, I. (2004) "Wild urban woodlands: Towards a conceptual framework". I: I. Kowarik, S. Körner, (ed:s) (2004) *Wild Urban Woodlands: New Perspectives for Urban Forestry*, Springer. Berlin. (Sid. 1-32).
- Körner, S. (2004) "Nature Conservation, Forestry, Landscape Architecture and Historic Preservation: Perspectives for a Conceptual Alliance". I: I. Kowarik, I., S. Körner (ed:s) (2004) *Wild Urban Woodlands: New Perspectives for Urban Forestry*, Springer. Berlin. (Sid 193-220).
- Lagerspetz, O. (2006) *Smuts*. Symposion, Stockholm.
- Larsson, M. Knöppel, A. (2009) *Biologisk mångfald på spåren*. Banverket, Borlänge.

- Latz, P. (2001) "Landscape Park Duisburg-Nord: the metamorphosis of an industrial site". I: N. Kirkwood (ed) (2001). *Manufactured sites, Rethinking the Post-industrial Landscape*. Taylor and Francis, London and New York. (Sid. 150 – 161).
- Linde Bjur, G. (1989) *Stationshus 1855-1895*. Svenska Järnvägsklubben, Stockholm.
- Linde Bjur, G. (1999) *Arkitekt vid industrialismens genombrott. Adolf Edelswärd -en yrkesbiografi*, Konstvetenskap. Göteborgs univ. Göteborg.
- Linde Bjur, G. Malmström, B. (1999) "Spår i staden". I: J. Bergkvist, L. Lingqvist, J. Skoglund, J. Skoog (Red) (1999) *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*. Bokförlaget Arena & Banverket. (sid.91- 112).
- Linde Bjur, G. (1986) "Från Malmö till Boden på 40 år – A W Edelswärd's stationshus 1855-95". *Bebyggelsehistorisk tidskrift. Nr 12 järnväg, bygd och bebyggelse*. (Sid 109-110).
- Linde Bjur, G. (2006) "Järnvägsarkitektur". I: Järnvägen 150 år. Banverket och Informationsförlaget, Stockholm.
- Linde Bjur, G. Engström, K. (2009) *Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige*. Balkong Förlag, Stockholm.
- Linn, B. (1986) "Svensk Järnvägsarkitektur". *Bebyggelsehistorisk tidskrift. Nr 12 järnväg, bygd och bebyggelse*. (Sid 89-107).
- Lisinski, J. (1996) "Restaurering i teori och praktik – en betraktelse över 200 års utveckling". *Kulturmiljö nr 3-4*.
- Lundberg, E. (1966) *Att restaurera*. Samfundet för hembygdsvård
- Lundström, B. (2004) "Nils Ericson och det svenska 1800-talets infrastruktur". *Att resa i arkiv* Riksarkivet, Stockholm. (Sid 86-112).
- Lundvall, B red (1979) *Bergslagens järnvägar 1879 – 1979*. Bergslagens Järnvägssällskap.
- Löfgren, O. (1999) "Järnvägsresans psykologi". I: J. Bergkvist, L. Lingqvist, J. Skoglund, J. Skoog (Red:er) (1999) *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*. Bokförlaget Arena & Banverket. (sid. 61 - 72).
- Marglin, S. (2008) *The Dismal science: How Thinking Like An Economist Undermines Community*. Harvard University Press, Cambridge and London.
- Matti H. (1996) "Järnvägens kvinnor". *SPÅR*, Gävle Järnvägmusei vänner, Gävle.
- McNeill, S., Lange, D. (2001) "Engineering urban brownfield development: examples from Pittsburgh". I: N. Kirkwood (ed) (2001). *Manufactured sites, Rethinking the Post-industrial Landscape*, Taylor and Francis, London and New York. (Sid. 61–68)
- Meeks, C. L. V. (1978) [1956] *The Railroad Station*. Castle Books, New Jersey.
- Melin, C. (2006) "Nya spelregler för järnvägen". I: *Järnvägen 150 år*, Banverket och Informationsförlaget, Stockholm. (Sid 102-119).
- Mels, T. (2007) "Senkapitalismens nimbuslandskap, eller en kritisk kulturell ekonomi". I: L. Aronsson, J. Bjälesjö, S. Johansson (red:er) (2007). *Kulturell ekonomi - skapandet av värden, platser och identiteter i upplevelsesamhället*, Studentlitteratur, Lund. (Sid 41-66).
- Monö, R (1996) *Njutningen av att åka tåg*. Carlssons, Stockholm.
- Morger K. (1998) "IBA Emscher Park - ekologisk omdaning av en industriregion". *Bebyggelsehistorisk tidskrift. Nr 36*. (Sid 101-119).

- Murphy M. (2005) *Landscape Architecture Theory*. Waweland Press.
- Niska, O. (2006) "Järnvägsplanering – Från Nils Ericson till miljöbalken". I: *Järnvägen 150 år*, Banverket och Informationsförlaget, Stockholm. (Sid 280-290).
- Nisser, M. Isacson, M. (2007) "Nytt liv i gamla industriområden - erfarenheter från Uppsala mejeris omvandling". *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 53. (Sid. 59-78).
- Nolin, C. (1999) *Till stadsbornas nytta och förlustande, Den offentliga parken i Sverige under 1800-talet*. Byggeförlaget, Stockholm.
- Ohlander A-S. (2000) *Staten var en man – Om kvinnor och män i statens tjänst i historien*. Utvecklingsrådet för den statliga sektorn, Stockholm.
- Olsen, I. A. (red 2003) *landskab og landskabsarkitektur*. Bifolia, Frederiksberg.
- Olshammar, G. (2002) *Det permanentade provisoriet. Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande*. Chalmers. Göteborg.
- Olshammar, G. (2007) "Triviala industrilandskap, vardaglig återanvändning och frågan om erkännande". *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 53. (Sid79-92).
- Paget, S. (2008) *Aspekter på landskaparkitektens yrkesroll*. Sveriges Lantbruksuniversitet Uppsala
- Pech, C. (2003) "Hur tar en guldålder slut". I: E. Tostrup, C. Hermansen (red:er) (2003) *(Theorising) history in architecture and design*. Oslo. (Sid 1-8)
- Pålsson, M. (2005) *SJ i paradiset. Berättelser bakom en epoks gröna kulturarv i järnvägsstaden Hässleholm*. Examensarbete, Inst. för landskapsplanering, SLU, Alnarp.
- Qviström, M. (1999). "Om järnvägen och det otidsenliga landskapet". I: J. Bergkvist, L. Lindqvist, J. Skoglund, J. Skoog (red:er) (1999) *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*, Bokförlaget Arena & Banverket. (Sid. 139–154)
- Qviström, M. (2003) *Vägar till landskapet, Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. Agraria nr 374. Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp.
- Roth, M. Lyons C. Merewether C. (1997) *Irresistible decay*. Getty Research Institute.
- Rothstein, B. (2003) *Sociala fällor och tillitens problem*. SNS förlag, Stockholm.
- Rylander, U. (1996) *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830-1900*. Skogs- och lantbrukshistoriska meddelanden nr 11, Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien. Stockholm.
- Samzelius, H. (1910) "Älfkarleö och Furuvi, Uppsala Gävle järnvägs folkparker". *Svenska Turistföreningens årsskrift. 1910* Stockholm. (Sid 260-280).
- Sandberg, K, Nyqvist, M, Sundlin, H (2003) *Inlandsbanan – En järnväg genom den svenska historien. En framtidsväg genom Sverige*. Riksantikvarieämbetet, Sveriges Järnvägsmuseum och Inlandsbanan AB.
- Sandberg, K, Sundlin, H (2001) *Kulturvärden i stationsmiljöer*. Rapport Riksantikvarieämbetet. Stockholm.
- Schivelbusch, W. (1998) [1984] *Järnvägsresandet historia*, Bjärnum Arkiv, Lund.
- SJ (1879) *Användandet och skötseln af statsbanornas gräsbärande och för planteringar afsedda mark*. SJ reglemente. (Därefter följande upplagor med kompletteringar 1886, 1897, 1918 och 1925). Stockholm.

- SJ (1906) *Statens Järnvägar 1856 – 1906*. band I-II, Stockholm 1906.
- SJ (1931) *Statens Järnvägar 1906 – 1931*. band I-II, Stockholm 1931.
- SJ (1938) *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större stadsbanestationer del 1 och 2 Stockholm*. Bröderna Lagerström lito. Stockholm.
- SJ (1953) *Gardening along the Railway*. Statens Järnvägar, Stockholm.
- SJ (1956) *Sveriges Järnvägar 100 år*. Stockholm 1956.
- SJ (1967) *Vad pågår och planeras inom SJ? En information av SJ:s styrelse om rationaliserings- och utvecklingsarbetet utgiven i augusti 1967*. Stockholm.
- SJ (1981) Gullers K.W, Karlsson, L-O. Alrenius, C-A. (red:er) *Statens Järnvägar 125 år*. Gullers Prod. Stockholm.
- Sjöbeck, M. (1938) *Inlandsbanan, Natur och bebyggelse*. Statens järnvägar, Stockholm.
- Sundin, M. (2007) *Bra läge men dåligt rykte*. Sociologiska inst. Uppsala universitet, Uppsala.
- Sundius A. (1906) "Planteringar". *SJ 1856 – 1906*, band II Stockholm. (Sid. 584-609).
- STF (1910) *Svenska Turistföreningens Årsskrift 1910*. Svenska Turistföreningens Förlag, Stockholm.
- STF (1935) *Svenska Turistföreningens Årsskrift 1935*. Svenska Turistföreningens Förlag, Stockholm.
- Svensson, P. (1999) "Att skapa ordning och reda. Administrativa förändringar på landsbygden omkring 1870 – 1940". I: P. Aronsson, L. Johansson L (red:er)(1999) *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering* Acta Wexionensia serie 1 Humaniora, nr2. Växjö Universitet och Sveriges Järnvägmuseum, Stenvalls. (Sid 146-154.)
- Stake, R. E. (1995) *The Art of Case Study Research*. Thousand Oaks, London, SAGE Publications, New Dehli.
- Stén, R. (1988) *Från inlandet till kusten. En historik om Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnväg 1876-1970*. Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg, Sundsvall.
- Strang, G: (1996) "Infrastructure as Landscape". I: S. Swaffield (ed) (2002) *Theory in Landscape Architecture*. Penn studies in landscape architecture, University of Pennsylvania Press, Philadelphia. (Sid 220-226)
- Swaffield, S. (ed. 2002) *Theory in landscape architecture*. Penn studies in landscape architecture, University of Pennsylvania press, Philadelphia.
- Tralau J. (1999) "Den puritanska dygdens dialektik". *Tvärnsnitt*
- Varenius, N. (1931) "Personalen" i: *Statens Järnvägar 1906 – 1931*. Band I Stockholm. (Sid 67-168).
- Venedigdokumentet (1964) *Internationellt charter för bevarande och restaurering av minnesmärken och områden av historiskt intresse*, 2:a internationella kongressen för arkitekter och tekniker inom kulturminnesvården. Venedig.
- Waldheim, C. (ed) (2006) *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press. New York.
- Waldheim, C. (2006) "Landscape as Urbanism" I: C. Waldheim (ed. 2006) *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press. New York. (Sid: 35–53).
- Wojtczak, H. (2005) *Railwaywomen – exploitation, betrayal and triumph in the workplace*. Hastings Press.

Yin, R. K. (1994) *Case Study Research: Design and Methods*. 2 uppl. Thousand Oaks: Sage Publications.

Åkerblom, P. (2005) *Lära av trädgård*. SLU, Uppsala.

Muntliga källor:

Keivan Ashhami, Anders Bength, Andrea Gleerup, Kurt Hultgren, Lars Olof Karlsson, Lena Lingqvist, Olov Niska, Mats Nordblad, Thomas Nylund, Katarina Sandberg, Jan Skoglund, Börje Thoursie.

Bilder:

Foton av författaren, nr: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 14, 22 (högra bilden), 30, 38, 43, 46, 47

Teckning av författaren, nr: 13, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 42, 44

Sveriges järnvägmuseums bildarkiv: 8, 14, 15, 17, 18, 29, 31, 35, 45

Bild ur Gösta Reuterswårds fotosamling: bild 16

Inscannat material: Bild 7 (SJ 1953). Bild 9 (SJ 1938) bild 20 (STF 1935). Bild 22 (vänstra) (Stén 1988). Bild 23 (Ahlberg 1923). Bild 24 och 25 (Sjöbeck 1938). Bild 26 (SJ 1953). Bild 27 (SJ 1944), bild 28 (SJ-nytt 1954)

Privat samling Tierp: Bild 19, 21

Heby kommunarkiv: 39, 40, 41

Databaser och nätsidor

Historiskt om svenska järnvägar, <http://www.historiskt.nu>

Stig Lundins historiska hemsida, <http://www.stiglundin.se>

Järnvägmusei vänner, <http://www.jvmv.se>

Tierps kommuns hemsida, <http://www.tierp.se>

Heby kommuns hemsida, <http://www.heby.se>

Riksantikvarieämbetets hemsida, <http://www.raa.se>

Riksarkivets hemsida, <http://www.statensarkiv.se>

Danska statsbanornas arkitekter blev "Public arkitekter" och därefter en del av "Gottlieb Paludan Architects"
<http://gottliebpaludan.com>

Storviks stationshus. <http://www.storvik.se/2010/04/21/storviks-stationshus/>

*Några exempel på hemsidor som behandlar överblivna och övergivna miljöer.
(Alla i funktion 2013-04-21).*

Övergivna platser. <http://www.jornmark.se> (Jan Jörnmark)

Rostsverige. <http://rostsverige.blogs.se/>

Spaces of dereliction: Industrial ruins in the UK. http://www.sci-eng.mmu.ac.uk/british_industrial_ruins/ (Tim Edensor)

The fabulous ruins of Detroit. <http://www.detroityes.com/toc.htm>

Lost America. <http://www.lostamerica.com>

Potsdam Hauptbahnhof. <http://furry.de/disused-structures/bpdp/index.htm>

Lost & Least. <http://www.lost-least.it>

